

بسم الله الرحمن الرحيم



كلية الهندسة  
ماجستير هندسة التخطيط والتصميم العمراني

رسالة ماجستير بعنوان

تأثيرات تغييرات الاحتلال في الفضاءات العمرانية في  
القدس على سكان المدينة

الأستاذ المشرف  
د. جمال عمرو

مقدم من:  
م. زياد عبده

اب 2006

بسم الله الرحمن الرحيم



ماجستير هندسة التخطيط والتصميم العمراني

رسالة ماجستير بعنوان

تأثيرات تغييرات الاحتلال في الفضاءات العمرانية في

القدس على سكان المدينة

تاريخ المناقشة:

1/8/2006

إعداد:

م.زياد جليل عبده

إشراف :

د. جمال عمرو

اعضاء لجنة النقاش :

1. د. جمال عمرو - رئيس اللجنة.

2. د. محمد عبد الهادي - عضو.

3. د. هشام شكوكاني - عضو.

" قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات درجة الماجستير في هندسة التخطيط والتصميم العمراني من كلية الهندسة في جامعة بيرزيت - فلسطين "

اب 2006

بسم الله الرحمن الرحيم



رسالة ماجستير بعنوان  
تأثيرات تغييرات الاحتلال في الفضاءات العمرانية في  
القدس على سكان المدينة

مقدمة من:

زياد جليل عبده (1035398).

تاريخ المناقشة: 1/8/2006

توقيع أعضاء لجنة النقاش :

1. د. جمال عمرو - رئيس اللجنة،
2. د. محمد عبد الهادي - عضو،
3. د. هشام شكوكاني - عضو،

## الإهداء

للذين يسعون للنور وعيونهم ترنوا إلى مدينة القدس وقلوبهم تتوق للصلاة فيها.  
للذين يسعون لإعادة النور للمسجد الأقصى.  
للذين وصلوا للنور وللذين ما زالوا يتمنون إحدى الحسينيين  
إلى أستاذي الفاضل الدكتور جمال عمرو  
إلى والدي .....  
وزوجتي أم مجد وأولادي ياسمين ، مجد ، حمزة ، محمد ، مصطفى ..

الباحث

م . زياد عبده

## شكر وعرفان

وإنه لتعجز الكلمات عن التعبير عن جزيل شكري لجميع من ساعدني على إجراء هذا  
البحث وإعداده ، أتقدم بعظيم شكري لأستاذي الفاضل الدكتور جمال عمرو على تشجيعه لي منذ

طرح فكرة هذا البحث وخلال مراحلها المختلفة واقتناعه بأن هذا البحث سيقدم شيئاً جديداً عن مدينة القدس ، وتزويده لي بالكثير من المراجع التي كنت افتقدتها .

وأقدم بالشكر أيضاً للأساتذة الأفاضل الذين قاموا بمراجعة هذا البحث لغوياً وأخص بالذكر أستاذي الفاضل الشيخ جميل السلحوت ( أبو قيس ) ، السيدة نعيمة عبده ، والسيدة ناديا جابر، والأخت كرم التلاحمه وكذلك الأخ الصديق يزيد حمود الرفاعي على تزويده لي بالعديد من المراجع القيمة التي أثرت هذا البحث بالكثير من المعلومات الضخمة ، وكذلك للأخ الصديق المعماري منذر الشويكي على مساعدته لي على إعداد الخرائط ومساعدته في صور هذا البحث ، وكذلك الأخت نريمان الطحان التي ساعدت أيضاً على إعداد تعريف الخرائط التي يتضمنها هذا البحث ، والأخ ماهر جابر على مساعدته العظيمة وتشجيعه لي ، ولا أنسى هنا مكتب الأفاق للمساحة الذي ما بخل علي بتوفير الخرائط التي إحتجت إليها ، وكذلك أتقدم بالشكر للأخ حسن عبده مدير شركة باصات جبل المكبر على مساعدته القيمة لي في الحصول على المعلومات عن المواصلات العامة في جزئي المدينة ، ولا يفوتني هنا شكر المواطنين الذين أجريت معهم المقابلات وتفهم لهذا البحث ومساعدتهم لي، وكذلك اتوجه بالشكر لابنتي اختي روان وكفاح لمساهمتهما في انجاح هذه الرسالة .

وأخيراً أتوجه بشكري الجزيل للأخ خالد عوض الله ( أبو المعتر ) الذي أشرف على طباعة هذا البحث منذ البداية وتشجيعه لي كلما احتجت لذلك .

## قائمة المحتويات

I	الإهداء
II	شكر و عرفان
III	قائمة المحتويات
VIII	قائمة الخرائط
IX	قائمة الجداول

X	قائمة الأشكال
XI	قائمة الصور
XIV	ملخص باللغة العربية
XV	ملخص باللغة الانجليزية
	الفصل الأول
1	المقدمة
1	1-1 فكرة هذا البحث وأهدافه
7	2-1 تمهيد
9	3-1 منطقة الدراسة
17	4-1 منهجية البحث
17	1-4-1 المدخل التحليلي للحالة الدراسية
17	2-4-1 طريقة البحث
19	3-4-1 تقييم الحالات الدراسية
20	4-4-1 طرق الحصول على المعلومات ومصادرها
22	5-4-1 تسجيل المعلومات
22	5-1 محددات البحث
	الفصل الثاني
23	النظريات التي تختص بأنظمة الحركة والمرور وتأثيراتها على الفراغات العمرانية
23	المقدمة
23	1-2 الجزء الأول ( تعريف المصطلحات )
23	1-1-2 الفراغ
25	1-1-1-2 مفهوم Lefebvre
25	2-1-1-2 مفهوم د. أحمد خالد علام للفراغ
27	3-1-1-2 مفهوم Castell للفراغ
27	4-1-1-2 مفهوم Robert للفراغ
27	5-1-1-2 مفهوم Wheatly للفراغ
31	2-1-2 الوظيفة ( استخدام الأراضي )
31	3-1-2 المدينة ووصفها
32	1-3-1-2 مفهوم دارون للمدينة
32	2-3-1-2 مفهوم المدينة كآلة

34	2-2 الجزء الثاني ( النظريات المستخدمة في هذا البحث )
34	1-2-2 المقدمة
38	2-2-2 النظريات التي تربط المجتمع بالفراغ
39	1-2-2-2 نظرية Alexander في الهيكلية العمرانية
40	2-2-2-2 نظرية Space syntax theory
44	3-2-2-2 نظرية Structural city analyses
46	3-2-2 العقلانيات التي تضبط سلوك البشر
50	4-2-2 نظرية تحديد المواقع
51	5-2-2 استراتيجيات تحديد المواقع للمحلات التجارية
51	6-2-2 قوانين ونظريات بافلوف
54	الفصل الثالث
54	دراسة ميدانية لحركة المرور في شرق القدس
57	1-3 شبكة الشوارع في المدينة
57	1-1-3 طريق أريحا
61	2-1-3 طريق بيت لحم القديم
64	3-1-3 طريق نابلس
66	4-1-3 طريق يافا
68	2-3 مواقف السيارات في الشوارع المحيطة بالبلدة القديمة
74	3-3 دراسة الإشارات المرورية في القدس الشرقية
77	4-3 تطبيق القوانين
78	5-3 المواصلات العامة
87	6-3 الاستنتاجات
90	الفصل الرابع
90	التطور العمراني في ضواحي شرقي القدس
90	1-4 المقدمة
90	1-1-4 جبل المكبر
91	2-1-4 سلوان - بير أيوب
91	3-1-4 رأس العامود

91	4-1-4 الثوري الشارع الرئيسي
92	5-1-4 حي شعفاط
92	6-1-4 حي بيت حنينا
92	7-1-4 الاستنتاجات
93	2-4 تفسير وشرح التطور العمراني الذي تمر به ضواحي القدس
93	1-2-4 نظرية بافلوف
93	2-2-4 نظرية Structural city analysis
94	3-2-4 نظرية Space syntax
94	4-2-4 نظرية المواقع الإستراتيجية
94	5-2-4 سلوك سكان القدس يتماشى مع عقلانية السوق
95	6-2-4 تصرف سكان القدس حسب العقلانية الاجتماعية
96	الفصل الخامس
96	البحث الميداني وإجراء المقابلات
96	1-5 مقابلة مع الحاج أمين أبو زهرة
96	2-5 مقابلة مع أصحاب نادي المعهد العربي الرياضي
97	3-5 مقابلة مع الحاج فوزي المتولي
97	4-5 مقابلة مع صاحب صيدلية الطيز الجديد
97	5-5 مقابلة مع السيد رجا سحار
97	6-5 مقابلة مع السيد حسين عويسات
97	7-5 مقابلة مع السيد محمد حسين عبده
98	8-5 مقابلة مع الخياط يعقوب فراج
98	9-5 الاستنتاجات
99	الفصل السادس
99	الجزء الغربي من القدس كحالة دراسية
99	1-6 المقدمة
99	2-6 المواصلات في الخطة الهيكلية 2000
99	1-2-6 مشاكل المواصلات
101	2-2-6 الحلول لهذه المشاكل في الخطة 2000



112	3-6 مقارنة الجزء الغربي بالجزء الشرقي للمدينة
115	4-6 سياسة المواقف
115	1-4-6 باب الأسباب
116	2-4-6 باب المغاربة
119	5-6 المواصلات العامة
122	6-6 الاستنتاجات
124	الفصل السابع
124	رصد وتحليل الرأي العام حول إجراءات البلدية
124	1-7 المقدمة
124	القسم الأول
124	2-7 آراء المفكرين المقدسيين العرب
124	1-2-7 افتتاحية جريدة القدس تاريخ 27/11/2005
125	2-2-7 المحامي إبراهيم شعبان (مقالة لا للجنة التنظيم المحلية في بلدية القدس)
126	3-2-7 يوسف مخيمر (مقالة إستراتيجية حقيقة القدس)
126	4-2-7 نبيل حمودة (مقالة في صحيفة القدس)
127	5-2-7 بريهان الأيوبي (مقالة في صحيفة القدس)
128	6-2-7 حديث القدس (بعنوان هدم المنازل يتصاعد في القدس)
128	7-2-7 نهاد عبد الاله خنفر ( قضية القدس ما هو مطلوب من العرب )
128	3-7 القسم الثاني
128	1-3-7 مجموعة من التجار ( رسالة مفتوحة إلى رئيس البلدية )
129	2-3-7 الشكوى الأولى
130	3-3-7 الشكوى الثانية
131	4-3-7 الشكوى الثالثة
135	5-3-7 الشكوى الرابعة
136	القسم الثالث
136	1-4-7 نداد شرغاي
136	2-4-7 حاييم روزنبرغ
138	3-4-7 موشيه عميران
138	4-4-7 مجموعة بيمكوم الإسرائيلية

139	5-4-7 نداف شرغاي
141	6-4-7 يوفال هايمن
141	7-4-7 نداب شرغاي
142	8-4-7 إسرائيل قمحي ومايه حوشان وأمنون رمون
143	9-4-7 منير مارغليت
143	10-4-7 خبر منشور في جريدة القدس
143	5-7 الاستنتاجات
145	الفصل الثامن
145	الاستنتاجات والتوصيات
148	المراجع العربية
149	المراجع الأجنبية
151	الملاحق

### قائمة الخرائط

الصفحة	وصفها	رقم الخارطة
2	الشوارع ومواقف السيارات	1-1
4	المراكز الثانوية حول البلدة القديمة	2-1أ
5	المراكز الثانوية حول البلدة القديمة	2-1ب
9	موقع الدراسة مدينة القدس	3-1

55	شبكة الشوارع في القدس	أ1-3
56	شبكة الشوارع في القدس	ب1-3
57	المسار الإضافي للحافلات	2-3
59	المسافة الممنوع تحميل وتنزيل ركاب فيها وتظهر منطقة الجثمانية التي خصصت لوقوف الحافلات السياحية	3-3
60	نهاية طريق أريحا	4-3
62	واد قدوم ومدخل جبل المكبر	5-3
66	تظهر الطرق التي تربط القدس بالمدن الواقعة غربها	6-3
67	طريق نابلس	7-3
69	مدخل البلدة القديمة	8-3
75	أماكن إشارات مرورية وضعت لمصلحة السكان اليهود	9-3
86	البلدات المقدسية التي تخدمها خطوط المواصلات العامة	10-3
98	البلدات المقدسية التي تخدمها خطوط المواصلات العامة ومدينة داود	11-3
102	الحلول والخيارات لأماكن مواقف قف وسافر	1-6
103	مراحل تنفيذ شبكة القطار الخفيف	2-6
105	مترو بوليتان القدس	3-6
106	المحطات على شبكة القطار الخفيف	4-6
108	سلسلة الشوارع الإقليمية	5-6

### قائمة الجداول

الصفحة	وصفه	رقم الجدول
11	مساحة البلدة القديمة	1-1
11	سكان البلدة القديمة	2-1
	مواقف السيارات القانونية وغير القانونية في شرق القدس	1-3
		73
74	الطاقة الاستيعابية لتوقف السيارات في شوارع شرق القدس	2-3

80	شبكة الشوارع العامة في شرق القدس	3-3
100	طرق السفر	1-6
101	عدد السيارات لكل ألف نسمة في القدس وتل ابيب وحيفا	2-6
110	الشوارع التي عليها مقاطع خاصة بحركة المواصلات العامة	3-6
117	مواقف السيارات في القسم الغربي للمدينة	4-6
118	مواقف السيارات في القسم الشرقي للمدينة	5-6
119	عدد خطوط الحافلات والمسافرين عليها في ساعات الذروة الصباحية وعدد الرحلات	6-6

### قائمة الأشكال

الصفحة	وصفه	رقم الشكل
24	الخصائص الخارجية	1-2
25	فراغ عمراني من صنع الإنسان	2-2
25	فراغ طبيعي	3-2

54	تخطيط Geddes للمواصلات في مدينة القدس سنة 1919	1-3
54	تخطيط Mclean للمواصلات في مدينة القدس سنة 1918	2-3

### قائمة الصور

الصفحة	وصفها	رقم الصورة
10	البلدة القديمة القدس	1-1
57	مخرج محطة الحافلات في شارع السلطان سليمان	1-3
58	دوار المصراة حيث تقوم الشرطة بإغلاقه	2-3

58	أحد الحافلات تغير إتجاهها للعودة لاتجاه سيرها الأساسي بعد إغلاق الشرطة للمسلك المباشر	3-3
58	مدخل شارع السلطان سليمان حيث خصص للمواصلات العامة	4-3
59	توسيع الأرصفة في منطقة باب الأسباط	5-3
60	كنيسة الجثمانية إشارة مرورية تدل على أن الوقوف للحافلات فقط وعرض الأرصفة المبالغ فيه	6-3
60	منع وقوف السيارات الخاصة في منطقة الجثمانية	7-3
61	المركز التجاري الذي بدأ بالظهور في رأس العامود	8-3
61	نهاية طريق أريحا في منطقة أبو ديس	9-3
61	واد قدوم المنطقة العشوائية الناشئة عليه وتشمل مركزاً تجارياً	10-3
62	محطة الوقود التي ظهرت سنة 2006	11-3
63	مستعمرة نوف تسيون	12-3
63	إعلان خاص بالبلدية عن بدء العمل	13-3
63	مقطع شارع القدس بيت لحم الملتقي مع مستعمرة ارمون هنتسيف	14-3
63	مقطع شارع القدس بيت لحم القدس في منطقة العبيدية	15-3
64	مفترق التلة الفرنسية طريق نابلس	16-3
64	شارع رقم واحد	17-3
65	المركز التجاري الذي بدأ بالظهور بعد سنة 2002 على طريق نابلس في منطقة شعفاط	18-3
65	المركز التجاري الذي بدأ بالظهور بعد سنة 2002 على طريق نابلس في منطقة بيت حنينا	19-3
66	شارع غزير الذي يربط جبل المكبر بمنطقة العبيدية	20-3
68	عرض الأرصفة بالقرب من كنيسة الجثمانية	21-3
68	طريق العوفل بجانب باب الأسباط تظهر عرض الأرصفة	22-3
68	طلعة باب الأسباط تظهر عرض الأرصفة مضاعفة الارتفاع	23-3
70	شارع السلطان سليمان تظهر رصيف عريض وإشارة تدل على مخالفة مكبرة للسيارات التي تقف عليه	24-3
70	شارع نور الدين - طلاء الشارع بالأبيض والأحمر	25-3
70	شارع ابن خلدون أمام مدرسة المأمونية للبنات تظهر عرض الشارع والطلاء بالأبيض والأحمر	26-3

71	شارع السلطان سليمان تظهر عرض الأرصفة	27-3
71	باب الجديد على طريق رقم واحد تظهر عرض الأرصفة	28-3
71	شارع صلاح الدين تظهر إشارة التوقف مدفوع الأجر	29-3
72	داخل بابل المغاربة تظهر محطة الحافلات	30-3
72	موقف حنيون جبعاتي مقابل باب المغاربة حيث تخطط البلدية لإقامة موقف ضخم	31-3
72	شارع العوفل (باب المغاربة) يسمح للسيارات بالتوقف بالقرب منه	32-3
72	ملعب المطران حيث تحول لموقف للسيارات	33-3
76	شارع رقم واحد تظهر عليه الإشارات الضوئية	34-3
76	طريق الطور الجثمانية	35-3
77	طريق بيت لحم القدس القديمة الملتقية مع مستعمرة أرمون هنتسيف حيث أزال السائقين إشارة قف	36-3
77	إشارة تمهل على مدخل المستوطنة	37-3
77	تظهر موظفة البلدية وهي تضع مخالفة مرورية على السيارة المتوقفة في منطقة المصراة	38-3
91	المركز الناشئ في سلوان	1-4
109	تظهر مدخل شارع يافا حيث خصص للمواصلات العامة	1-6
112	شارع غزيل	2-6
112	شارع غزيل	3-6
112	شارع أرمون هنتسيف الملتقي مع شارع غزيل	4-6
112	شارع أرمون هنتسيف الملتقي مع شارع غزيل	5-6
113	شارع أرمون هنتسيف الملتقي مع شارع غزيل	6-6
113	تظهر عدد الإشارات المرورية في أحد الأحياء اليهودية السكنية	7-6
114	تظهر إشارة على طريق الخليل في الجزء الغربي للمدينة تدل على أن كل سيارة تتوقف هنا تتعرض للجر	8-6
118	إشارات الإرشاد لمواقع ماكنات بيع ادونات الوقوف	9-6
118	عدد مواقف السيارات في موقف بلدية القدس	10-6
119	وقوف السيارات على الأرصفة بشكل قانوني القدس الغربية / جفعات حننية	11-6

## ملخص البحث

هذه الدراسة تهدف لفهم أهداف سياسات التخطيط التي يتبعها مخططي بلدية القدس خلال تخطيط الفراغات العمرانية لمدينة القدس، وذلك عن طريق فهم الآثار الناتجة عن التغييرات العمرانية والاجتماعية والإقتصادية على سكان البلدة القديمة ومحيطها وضواحيها الناتجة عن هذه السياسات التي فرضت قيود شديدة على قدرة سكان الضواحي للوصول للبلدة القديمة، سواءً عن طريق فرض تحديدات على مواقف السيارات أو الغرامات المرورية الظالمة التي يتعرض لها السائقين أو إضعاف المواصلات العامة، وفي المقابل خلق مناخ مناسب يمكن سكان الضواحي من الانفصال عن مركزهم ( البلدة القديمة ومحيطها ) سواءً عن طريق تشجيع نشوء المراكز الطبية، والخدمات التعليمية عن طريق بناء المدارس في الضواحي خصوصاً المدارس الثانوية، أو عن طريق تطوير الشوارع الرئيسية ذات المواقع الإستراتيجية إقتصادياً ودوره على جذب حركة المشاة والشوارع ذات قيم التكامل العالية بحيث تحولها إلى شوارع تسوق حديثة متكاملة متنوعة الخدمات مع ما توفره من متعة التسوق خصوصاً ليلاً في مدينة لم تحرص سلطات البلدية على توفير أي مراكز أو حدائق ترفيهية لسكانها العرب.



ولقد أجرى هذا البحث عن طريق عرض للنظريات التي تربط التغيرات السلوكية للمجموعات البشرية التي تستوطن مستوطنة ما بالتغيرات الحيزية التي تجري في هذه المستوطنة مثل نظريات ((space syntax structural city analyses)) ونظريات المواقع الإستراتيجية ونظريات الحركة الإقتصادية الطبيعية وغيرها.

وكذلك أجري هذا البحث عن طريق عرض النظريات التي تدرس التوجهات العقلانية في سلوك البشر مثل عقلانية السوق والعقلانيات الإجتماعية وغيرها من النظريات، وبمقارنة هذه النظريات مع التحولات العمرانية ظهرت أهداف البلدية في تفريغ البلدة القديمة من سكانها واضحة جلية ، وقد تم تدعيم فهم هذا التوجه لمخططي سياسات البلدية عن طريق المقابلات التي أجريت مع شريحة من سكان البلدة القديمة ومحيطها وضواحيها ، وكذلك عن طريق إستطلاع الرأي العام بدراسة تحليلية للمقابلات التي تنشر في وسائل الإعلام ، وعن طريق المقارنة بين جزئي المدينة شرقها وغربها حيث أكدت كل هذه المنهجيات على نتيجة واحدة واضحة بأن مخططي بلدية القدس يهدفون من وراء السياسات التي يفرضونها على مدينة القدس إلى تهجير سكان البلدة القديمة ومحيطها ومدينة داود ( الحوض المقدس ) من سكانه وإحلال مستوطنين يهود مكانهم ليتسنى لهم بناء هيكلمهم المزعوم مكان المسجد الأقصى المبارك.

## Abstract:

This study aims to understanding the planning policy in Jerusalem municipality according to urban spaces in the city, through understanding the effects of these policies on the urban, social and economical changing on the citizen of the old city and the suburbs. These polices enforced very strict restriction on the ability of access to the old city for people in the suburbs, either through limitation of parking or the unfair high traffics fines or weakening of public transportation, and in the other hand create a climate suitable for the suburbs citizen to separate from there historical center " the old city" by means of encourages creation of new sub centers or development of specific strategic streets and its meager role in attracting people specially at night in a city where the authority did not interest in providing any parks or centers to the Arab citizen.

This research examine the theories which relate the behavior changing for the humans living in a colony with the urban changing in this colony such like "space

syntax" theory and "structural city analyses" theory and many others theories such like strategic position and economic natural movement...

And also I presents in this research the theories which study and determined the rational attitude in human behavior such as market rationality, social rationality... and by comparing these theories with the urban changes the goals of Jerusalem municipality planners appears very obvious, and this attitude was supported with personal interviews with local inhabitant from the old city of Jerusalem and its suburb, and by exploring the public opinion by analyzing the interview which published in the media, and by comparing the tow parts of the city (East & West) which confirm on one obvious result which is that the Jerusalem's planer's aimed behind there polices of planning which they enforce on the Arabic Jerusalem to driving away the inhabitants of the old city of Jerusalem and its surrounding and replacement Jewish settler in there place so that they could in the end to build there claimed temple instead of Al-Aqsa mosque

# الفصل الأول

## المقدمة

### 1-1 فكرة هذا البحث وأهدافه

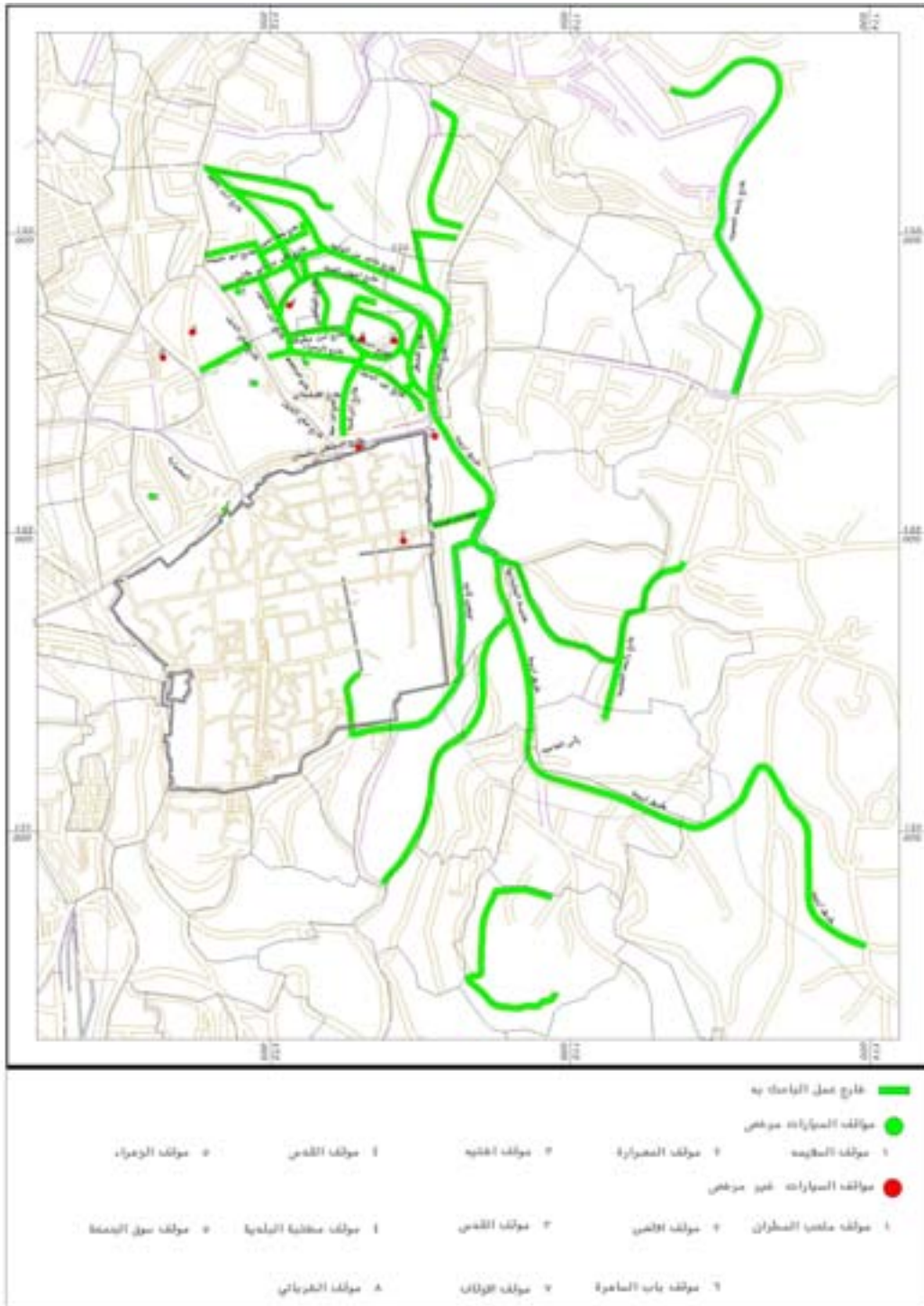
الدافع لهذه الدراسة يعود إلى سنوات التسعينات من القرن الماضي حين عملت في تطوير الشوارع في شرق القدس أمثال شارع (العوفل) المؤدي إلى باب المغاربة من باب الأسباط وطريق أريحا والشوارع في منطقة وادي الجوز وغيرها (خريطة رقم 1.1) ، حيث أن سياسة البلدية في هذه الشوارع ركزت على تضيق الشوارع وعمل أرصفة مشاة عريضة وإلغاء مواقف السيارات بالرغم من إمكانية عمل الكثير منها ، وذلك أدى لخلق الكثير من علامات الاستفهام لدي .

وخلال العمل في الشوارع داخل الأحياء السكنية خصوصاً طريق أريحا ، منطقة وادي الجوز فقد

لاحظت ما يلي :-

1. غالباً ما كان سكان هذه الأحياء يتفاجأون باقتحامنا لأحيائهم وبدء العمل في شوارعها ، لأنه لا أحد من مخطوط البلدية قد أخذ رأيهم ، أو حاول معرفة إحتياجاتهم ، أو طلب مشاركتهم في التخطيط.
2. وخلال العمل كثيراً ما لاحظت أن سكان تلك الأحياء كانوا يقومون ببناء بعض الغرف الصغيرة بجانب هذه الشوارع ، والتي تحولت بعد ذلك إلى محلات تجارية.
3. تحول بعض التسويات المقامة سلفاً والمطلة على الشوارع إلى أماكن تجارية مثل شارع طريق أريحا وسلوان. ( خريطة رقم 2.1 ب )

وتزامن ذلك مع تزايد شكاوي سكان القدس - التي كانت تظهر باستمرار في جريدة القدس - عن نقص مواقف السيارات ، وتصريحهم بشكل علني بأن سلطات البلدية تستغل تلك السياسة لتفريغ المدينة المقدسة من سكانها. وفي هذا الوقت أيضاً بدأت البلدية بالإضافة للشوارع التي ألغت البلدية فيها مواقف السيارات بتعريض الأرصفة بطلاء أرصفة الشوارع المتبقية باللونين الأبيض والأحمر ، واللذين يمنعان الوقوف والتوقف على جوانب تلك الأرصفة ، وقيام البلدية بحملات مكثفة لملاحقة السيارات وجرها وفرض غرامات عالية لى أصحابها ، وخصوصاً أيام الجمعة حيث الضغط شديد على مواقف السيارات نتيجة للصلاة في الأقصى. ونتيجة لذلك بدأت فكرة البحث تتركز على أثر السياسات التي تتبعها بلدية القدس على التطور العمراني والاجتماعي والفيزيائي في البلدة القديمة من القدس ومحيطها بالتكون وخصوصاً سياسة المواقف. وفي تلك الأثناء عرضت بلدية القدس الخطة الهيكلية لمدينة القدس عام 2000 والتي تبنت مواقف السيارات لتكون قلب سياسة المواصلات ومحورها الرئيس، والتي تستخدمها بلدية القدس كأداة لتفريغ مركز المدينة ( الخطة الهيكلية 2000 ، التقرير الرابع ). وفي الوقت الذي أوصت به والذي بالفعل تم تنفيذه في الجزء الغربي من المدينة بعمل



خارطة رقم (1-1) الشوارع التي عمل بها الباحث في التسعينات من القرن الماضي ، ومواقف السيارات. مكتب أفاق للمساحة/ صور باهر

كافة التسهيلات من مواصلات وشبكة مواقف ، خشية أن يؤدي منع السيارات من الوقوف في غرب المدينة إلى تفرغها من الناس والوظائف والنشاطات التجارية، ووضعت خطاً فعالة لتقويته وتعزيز دوره، فأوصت الخطة بإعادة تركيز وتجميع المكاتب الحكومية والعسكرية ، وبناء جامعات أخرى ، ومساكن لطلاب الجامعة العبرية

فيه وغيرها ( الخطة الهيكلية 2000، التقرير الرابع ). في الوقت الذي أجبرت فيه سياسات بلدية القدس المؤسسات الفلسطينية في شرق القدس على الهجرة لخارج حدود البلدية (Taraki,2005)، وكذلك لم تعمل فيه بلدية القدس أي شيء لمصلحة المركز الموجود في الجزء الشرقي من المدينة ، حيث بدأ الناس يعانون من سياسة المواقف ، والتي أطلق عليها مخطوطو بلدية القدس العصاة.(الخطة الهيكلية ، 2000)

أما المحور الرئيسي الثاني لخطة المواصلات في مدينة القدس ، فكان القطار الخفيف ، والذي كان العمل قد بدأ به منذ زمن بعيد من ظهور الخطة 2000، والذي في جوهره يهدف لإيجاد نظام جديد للمواصلات في مدينة القدس ، يكون هدفه الأساسي تقوية المركز الموجود في جزئها الغربي، والذي كان له أثر سلبي على الجزء الشرقي وخصوصاً منطقة المصراة (خارطة رقم 1.2 أ) والتي بدأت تعاني من إلغاء بلدية القدس لمواقف السيارات فيها ، من خلال الأعمال التي تتم بها ، أو من خلال القوانين والأنظمة ، ومن خلال الضغوط على أصحاب المحلات التجارية لتحويل الخدمات التي يقدمونها لخدمة السكان العرب من مركز تمويني إلى مقاهي ومطاعم خفيفة، ليتناسب مع مستقبل المصراة ، حيث ستكون إحدى محطات القطار الخفيف. وتزامن ذلك مع نشوء مراكز ثانوية حول مدينة القدس والبلدة القديمة، مثل المراكز التي ظهرت على الشارع الرئيسي في بيت حنينا وشعفاط وجبل المكبر وسلوان والثوري وغيرها مما خلق مشاكل مواصلات هائلة في هذه المناطق كما يظهر في الخريطين (رقم 1.2 أ و ب).

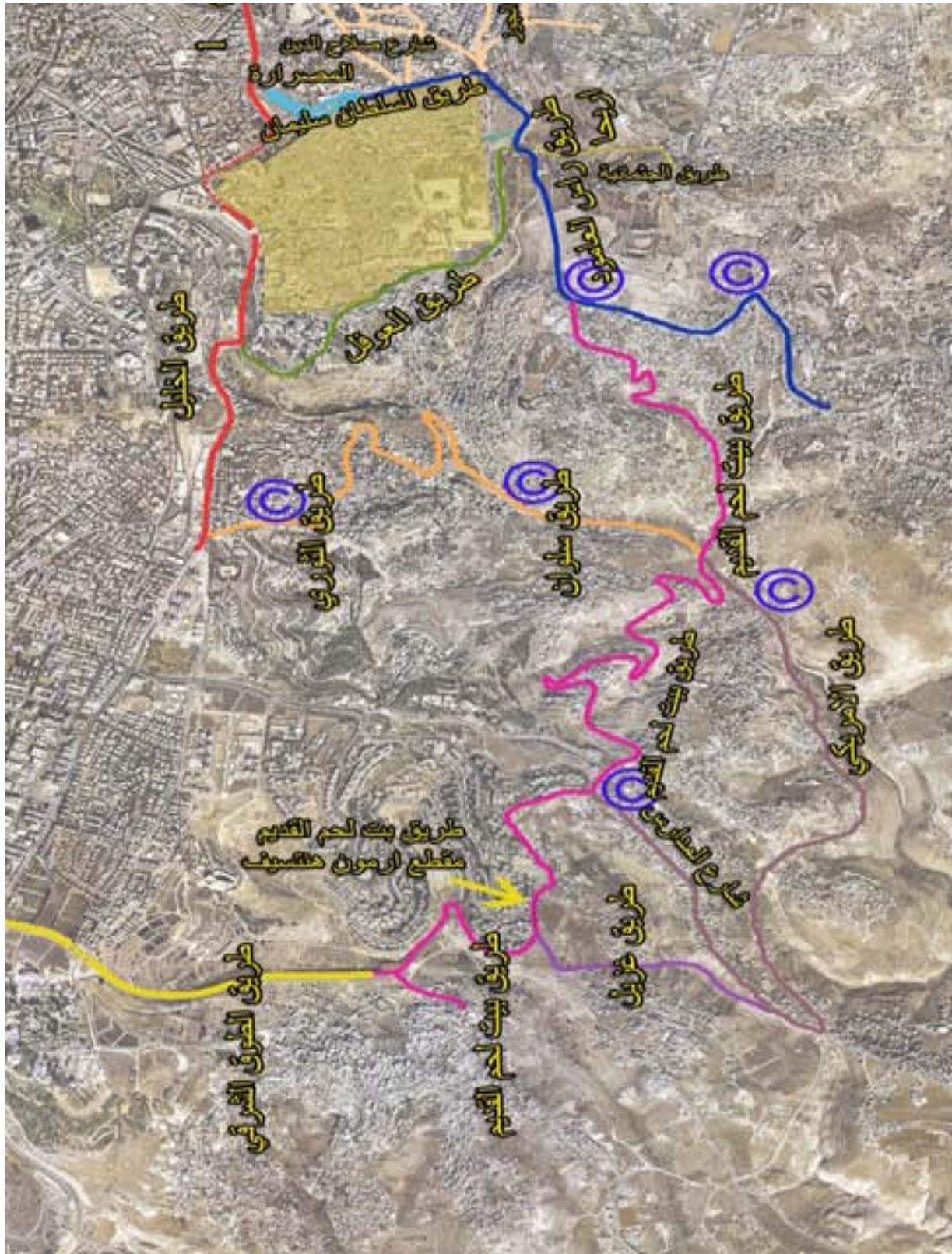
ومن الأهداف الرئيسية الأخرى لخطة العام 2000 هي تخفيض الكثافة السكانية داخل البلدة القديمة، حيث وضعت هذه الخطة عدة سياسات للوصول لهذا الهدف (الخطة الهيكلية 2000، التقرير الرابع). أما سبب زيادة الكثافة السكانية في البلدة القديمة ، فهو أيضاً ناتج كرد فعل لسياسة سحب الهويات، وبناء الجدار الذي أدى لعودة الكثير من الأسر للعيش داخل البلدة القديمة (Pressouyre,1999).

أما بناء الجدار ومنع سكان قرى محيط القدس حسب تقسيم الاحتلال للضفة الغربية من الوصول إلى مدينتهم ، فقد أدى لعزل البلدة القديمة عن وسطها الاجتماعي والاقتصادي (مقالة لـ (نداب شرغاي) في (هأرتس) والمنشورة مترجمة في صحيفة القدس صفحة 22 بتاريخ 10\10\2005 تحت عنوان "انهيار فروع اقتصادية وخدمات اجتماعية وصحية " جدار الفصل يلحق أضراراً فادحة بالمواطنين في المدينة المقدسة ومحيطها " ). أدى إلى هبوط المستوى الاقتصادي والاجتماعي داخل البلدة القديمة ، وانتشار الفساد والجريمة والمخدرات فيها، وهذا كله بالتالي دفع المقتدرين لترك البلدة القديمة والهجرة للسكن في الضواحي ( Welfare,2004 ) . وهذا الإخلال السكاني أدى بدوره لخلق طبقة سكانية داخل البلدة القديمة ، انتمؤها



خارطة (1-2 أ) المراكز الثانوية حول البلدة القديمة  
: مركز ثانوي





خارطة ( 1-2 ب ) المراكز الثانوية حول البلدة القديمة

: مركز ثانوي



وارتباطها بالبلدة القديمة ضعيف مما يسهل على اليهود استملاك العديد من عقاراتها ، وهذا ما صرح به ( محمد الجولاني ) أحد سكان باب حطة في البلدة القديمة في مقابلة معه بتاريخ 17/2/2006 .

وفي العرض العلني للخطة الهيكلية 2000 للجمهور ، فقد صرح رئيس بلدية القدس في الاجتماع الجماهيري الذي عقد بعد عرض المخططات بأن الخطة 2000 تهدف في نهايتها للوصول لبناء الهيكل .

ومما ذكر أعلاه فهذا البحث يهدف لفهم التحولات العمرانية التي تجرى في مدينة القدس، وفهم الدور الذي يلعبه مخطوط بلدية القدس في أحداث هذه التغييرات ، من خلال السياسات التي تتبناها البلدية وخصوصاً فهم تأثير المواصلات وتخطيطها وسياساتها على التطور العمراني في القدس.

ومن هذا تطورت فكرة البحث من أثر مواقف السيارات على تفريغ المدينة المقدسة من الناس ليشمل أثر تخطيط المواصلات ككل على المدينة المقدسة وبلدتها القديمة. لتبدأ بعد ذلك مرحلة البحث الأولى بمحاولة الحصول على المراجع ، والتي تبحث تأثير الطرق والمواصلات والأنظمة المرورية على التطور العمراني، رغم النقص الشديد في هذا المجال خصوصاً المراجع العربية.

سيعرض هذا البحث عدداً من الحالات الدراسية التي تهدف لفهم التحولات العمرانية في ضواحي مدينة القدس ، وتأثير سياسات المواصلات على ذلك، وكذلك سيتضمن هذا البحث عرضاً وصفيّاً لحالة الشوارع في شرقي القدس، وكذلك عرضاً لحالة المواصلات العامة فيها عن طريق استعراض أوضاع الحافلات العامة، وكذلك عرضاً لحالة مواقف السيارات فيها، وكذلك سيتضمن هذا البحث عرض تخطيط سياسات المواصلات والطرق في غرب القدس لتأكيد نتائج الدراسة ، من خلال توضيح التباين في التخطيط والتنفيذ لمشاريع وسياسات المواصلات بين جزئي المدينة، وكذلك ستعرض هذه الرسالة مجموعة من المقابلات مع عدد من مواطني وتجار القدس لاستطلاع آرائهم في السياسات التي تتبعها بلدية القدس في هذا المجال، كما وستعرض الرسالة العديد من المقالات المنشورة في جريدة القدس لمفكرين عرب ويهود في هذا المجال أيضاً، وكذلك العديد من شكاوي السكان على هذه السياسات لاستطلاع الرأي العام ومحاولة توضيح نتائج هذا البحث.

## 2-1 تمهيد :



يفترض بإنشاء الطرق أن يقود باتجاه نمو المدينة العمراني ، وفي الغالب الشوارع تتواجد لفترات أطول من المباني، فبينما يصل عمر الشوارع إلى حوالي 1000 سنة فإن استخدام الفراغات في المجتمع العمراني يتغير باستمرار مع تقدم الزمن. وكذلك الوظائف التي تؤديها المباني تتغير باستمرار مع مرور الزمن، كما أن المباني نفسها من الممكن أن تتغير كل 100 سنة ( جميل عبد القادر أكبر، 1995). وبالتالي فمن الممكن أن يؤدي أي تغيير في شوارع البنية العمرانية إلى بعض التأثير على المباني نفسها وعلى الوظائف التي تؤديها ( A.Van. Nes, 2002).

وهذا البحث سوف يقوم بدراسة هذه التغييرات عن طريق رصد التغييرات التي حصلت في القدس نتيجة للسياسات التي تتبعها بلدية القدس ، خصوصاً في المواصلات والتغييرات التي حصلت على الشوارع والمواصلات والفراغات العمرانية، وحتى الآن فإن معظم الدراسات والأبحاث والمراجع عن المواصلات تركز على دراسة الازدحامات ، ومحاولة توسيع الشوارع ، وبناء شوارع أخرى لحل هذه المشكلة بدون ربطها بالتطور العمراني ( جميل عبد القادر، 1995). لكن هذه الدراسات لم توفر تفسيراً حقيقياً للعلاقة بين إنشاء الطرق والفراغات العمرانية والتغييرات العمرانية، وبشكل خاص توزيع وتشتت الوظائف في البيئة العمرانية، ويعود النقص في فهم العلاقة بين بناء الطرق والتغيير في البيئة العمرانية ، لأن هذين المجالين يبحثان بشكل منفصل (A.Van. Nes, 2002). فمهندسو الطرق يهتمون بإنشاء الطرق القادرة على استيعاب الازدياد في المواصلات ، وهذه الزيادة المضطربة تنتج عن الوظائف العمرانية المختلفة، وهذا التخطيط يقود لجذب الكثير من السيارات لهذه الشوارع ، وبالتالي العودة إلى نقطة الصفر ( جميل عبد القادر، 1995 ). أما المهندسون المعماريون فقد اهتموا بتخطيط المباني لخدمة الوظائف المحددة، بالإضافة لتخطيط اندماجها بالبيئة المحيطة بها، فالمهندسون المعماريون مثلهم مثل مهندسي الطرق اهتموا فقط بالمشاكل العملية ، ولكنهم لم يلتفتوا للعلاقة بين التحولات العمرانية وبناء الطرق (A.Van. Nes, 2002). أما علم اجتماع البيئة العمرانية ، فهو يهتم بتعريف المجموعات البشرية المختلفة في القرى والمدن ، ويسعى لفهم الأسباب والرغبات التي تؤدي لتكافلهم وتلاحمهم وفهمهم وإدراكهم للمناطق العمرانية ، وكذلك دراسة أسباب الجرائم وتوزيعها. علماء الجغرافيا يهتمون بالنشاطات البشرية المرتبطة بالمكان ، وتعريف محدد لأنواع المجموعات الاجتماعية ونشاطاتها ومستوياتها في مواقع مختلفة في البيئة العمرانية بحسب المركز الاجتماعي. أما المؤرخون فهم يهتمون بالحوادث التاريخية ومضامينها المتصلة بالظواهر العمرانية ، وبتحديد الأسباب التي أدت لظهورها وتطورها وأثرها على تطور المناطق العمرانية. أما علماء الاقتصاد فهم يهتمون بتحديد المواقع المناسبة في النسيج العمراني ، وارتباطها بقيم الأرض ، والتي ستحقق أكبر ربح ممكن في بيئة منافسة ، وذلك بتحقيق قدرة عالية على وصول الزبائن إليها (A.Van. nes, 2002).

أما المخططون فإذا تمكنوا من الإحاطة بالنظريات التي تفسر العلاقة بين البيئة المبنية والسلوك البشري للناس الذين يستخدمونها، وإذا تمكنوا أيضاً من الإحاطة بالعقلانيات التي بناءً عليها تقوم ردود أفعال البشر سواء

الواعية أو غير الواعية للتغيرات الحيزية التي تتم في البيئة العمرانية، فإنه سيكون بإمكانهم خلق عناصر فيزيائية أو تغييرات حيزية ، أو فرض قوانين تشكل عوامل أولية ، تتسبب بنشوء سلسلة من التغييرات في البيئة العمرانية ، وتحولات مسيطر عليها في سلوك البشر (Hillier 1984).

وهذا البحث سيهدف لفهم التغييرات التي تحدث في البيئة العمرانية والسلوك الاجتماعي للناس نتيجة لفرض أنظمة مرورية أو نتيجة لبناء طرق جديدة (سياسة المواصلات) أو نتيجة لفرض تغييرات على الفراغات العمرانية ، وذلك عن طريق رصد التغييرات التي تحدث في مواقع الدكاكين والمحلات التجارية ، أو نشوئها في مناطق جديدة، وذلك لأن وجود الدكاكين والمحلات التجارية يكون مرتبطاً بقدر الزبائن والناس على الوصول إليها. فمن خلال هذا البحث يظهر أنه وفي الوقت الذي يعتمد فيه المخططون لخلق صعوبات هائلة أمام المقدسيون للوصول إلى البلدة القديمة ومحيطها ، بدأت مراكز ثانوية تحيط بالبلدة القديمة بالظهور. مثل تحول شارع نابلس الواصل بين القدس ورام الله إلى شارع تجاري، وكذلك تحول مداخل بلدة جبل المكبر لمراكز تجارية ، وهذا ما حدث أيضاً في شارع أريحا وسلوان وغيرها،(كما يظهر في الخرائط 2-1أ ، 2-1ب)

### 3-1 منطقة الدراسة:

اشتملت هذا الدراسة على منطقة محيط  
وضواحي البلدة القديمة لمدينة القدس الشريف .





شكل رقم (1-1) صورة للبلدة القديمة/ القدس من الجهة الشرقية الجنوبية

مدينة القدس هي عاصمة فلسطين وأهم مدنها ، وتتمتع بمكانة ممتازة بين مدن العالم لما لها من القداسة في نظر أصحاب الديانات السماوية ، وهي معروفة منذ أقدم عصور التاريخ ، ويرجع تاريخها إلى أكثر من 4000 سنة

قبل الميلاد ، وأطلق عليها أسم (بيوس) نسبة إلى اليبوسيين الذين نزحوا إليها من الجزيرة العربية مع القبائل الكنعانية .

وتضم مدينة القدس ثروات هائلة من المميزات السياحية والتاريخية ندر أن يضم مثلها أي بلد آخر في العالم ، وتعتبر القدس البلد السياحي الأول في فلسطين ويفد إليها السياح من معظم بلاد العالم ، ومن المعروف أن المقومات السياحية التي يجب توفرها في أي بلد لكي يصبح سياحياً هي :-

1. وجود أماكن مقدسة .

2. وجود تراث تاريخي .

3. وجود جمال طبيعي .

4. وجود مقومات حضارية .

وقد جمعت مدينة القدس ميزة الجمع بين هذه المقومات الأساسية ، فأرضها الطهور كانت موطن الأنبياء والرسول ، وبين ربوعها قامت الرسائل السماوية ، وضم ترابها المقدس رفات الكثيرين من الأنبياء والصالحين ، ونجد فيها سحر المنظر وتباين التضاريس ، واعتدال المناخ وتنوعه مما جعل الطبيعة فيها من مقومات السياحة الهامة ، وكذلك تنوع الأعياد والمواسم والاحتفالات الدينية مما حذب إليها الزائرين في كافة فصول السنة دون استثناء .

والزائر للمدينة يجد أنها مدينة لها طابعها الخاص ، لها مبانيها وأسواقها وطقسها وشوارعها وأسوارها وطبيعتها أرضها .

وتبلغ مساحة حارات البلدة القديمة من القدس كما هو مبين في الجدول التالي :-

جدول رقم(1-1) ( كتاب الإحصاء السنوي لمدينة القدس 2003-2002)

النسبة المئوية	المساحة بالدونم	المنطقة
51.1%	430	حارة المسلمين
21.3%	192	حارة النصارى
14%	126	حارة الأرمن
13.6%	122	حارة اليهود
100%	900	المجموع

ويبلغ عدد سكان البلدة القديمة في القدس كما هو مبين في الجدول التالي :-

جدول رقم (1-2) ( كتاب الإحصاء السنوي لمدينة القدس 2003-2002)

النسبة المئوية	2002	المنطقة
70.5%	24632	حارة المسلمين
15.5%	5276	حارة النصارى
7.2%	2433	حارة الأرمن
93.2%	-	مجموع السكان الفلسطينيين
6.8%	2348	حارة اليهود
100%	34689	المجموع الكلي

أما عدد سكان (متروبوليتان القدس) فيبلغ حوالي ((670000 منهم يهود (454600) فلسطينيين) (215400) وينمو الوجود العربي بنسبة (3في الألف) مقابل (0.9) لليهود . (الكتاب الإحصائي السنوي لمدينة القدس 2002-2003)

وقد مرت المدينة بنكبات كثيرة كادت أن تقضي على معالمها وطابعها الخاص ، فانقسمت إلى شطرين عام ( 1948) واحتل منها القسم الغربي والمعروف بالقدس الجديدة ، وبقي منها في يد سكانها العرب الجزء الشرقي والذي تقع فيه البلدة القديمة فقط مما اضطر بعض سكانها للهجرة إلى أنحاء الوطن العربي ، ومع إزدياد الكثافة السكانية وفي مواجهة التضخم السكاني في المدينة نتيجة الحرب فقد أخذت المدينة في الامتداد نحو الشمال خارج السور ، وفي خلال عشرون عاماً كانت المدينة قد توسعت وامتد عمرانها نحو الجنوب والشرق ، واهتمت المباني الحديثة ، ولم تكن هناك دراسة مسبقة للعوامل الطبيعية والاقتصادية والاجتماعية للمدينة مما أدى إلى سوء توزيع في الخدمات وتداخل في استعمال الأراضي والوظائف المختلفة ، وهذا مما يحتم القيام بعمل مخطط عام للمدينة لتحديد البرامج التي يجب أن تسير عليها مشاريع النمو والامتداد والتوزيع في المدينة .

#### لمحة تاريخية عن المدينة وتطورها ( عارف العارف ، 1992):-

مدينة القدس هي مدينة تاريخية لا يمكن فصل حاضرها ومستقبلها عن ماضيها الذي تتحدث عنه مبانيها وآثارها وطرقاتها الضيقة ، ولقد مر الآن ثلاثون قرناً على تأسيس مدينة القدس على يد الملك العربي اليبوسي ( الصادق ملك السلام ) ، وخلال هذا الدهر المديد كانت مدينة القدس أكثر أهمية من أي موضع آخر في رقعة العالم القديم، مركز المثلث الحضاري المتساوي الأضلاع تقريباً ، والذي ترعرعت الحضارة الفرعونية في زاويته الجنوبية ، والحضارات الأشورية والبابلية والفارسية في زاويته الشمالية الشرقية ، والحضارة الهلنية وريثة الحضارة الإغريقية في زاويته الشمالية الغربية .

وفيما يلي مراحل تطور مدينة القدس على مر التاريخ :-

#### القدس مدينة يبوسية :-

في حوالي (3000 ق.م) نزحت القبائل الكنعانية من الجزيرة العربية واستوطنت عدة أماكن ، ومن هذه القبائل أناس أسمهم اليبوسيون الذين حطوا الترحال في القدس وبنوا أول لبنة فيها زمن ملكهم (الصادق) حيث إختطها وبنائها وسمها ( ييوس ) ، وقد جاء بعده الملك (سالم اليبوسي ) الذي زاد في بنائها وشيد على ( جبل صهيون ) (أورسالم ) أي مدينة السلام ( عارف العارف ،1992).

#### القدس وبني إسرائيل :-

في عام (1049ق.م) احتل اليهود مدينة القدس على زمن ملكهم ( داود ) الذي زحف إليها بجيشه المكون من مئة وثلاثين ألف مقاتل واحتل بعد مقاومة عنيفة ( عين روجل ) التي كانت تستثني منها القدس في ذلك الوقت فسقطت القدس في أيديهم بعدها .

وقد أقام اليهود حصناً على (جبل صهيون ) سموه (مدينة داود ) وقد بنى الملك ( داود ) لنفسه قصرأ على الجانب الشرقي للمدينة وبنى لرجاله البيوت من حوله وسمها ( أورشليم )، وتولى الحكم من بعده ابنه ( سليمان ) الذي أقام الهيكل واستورد أخشابيه من لبنان واستغرق بناؤه سبعة أعوام ونصف العام ( عارف العارف ، 1992).

#### القدس وبابل :-

خضعت مدينة القدس لحكم البابليين عام (599ق.م) حيث كان يحكمها الملك ( يهوفاقيم ) ، وقد خضع هذا الملك (لنبوخذ نصر ) وسلمه المدينة فأقام ( نبوخذ نصر ) عليها ملكاً من بني إسرائيل اسمه ( صقيا ) ولكنه تمرد على البابليين فأثار ذلك ( نبوخذ نصر ) وحاصر القدس عام (587ق.م) واحتلها ثانية ودمرها وسبى أهلها وهدم الهيكل ودك أسوارها في نهاية حكمه ( عارف العارف ،1992) .

#### القدس في عهد الأشوريين :-

حكم الأشوريين مدينة القدس عام (730ق.م) على يد ملكهم ( شلمنصر ) الذي غزا القدس وسبى سكانها ولكنها تخلصت من حكمه عام (721ق.م) ( عارف العارف ،1992).

#### القدس في زمن الفرس :-

احتل المدينة ( كورش ) ملك الفرس عام (538ق.م) وسمح لليهود بالعودة إلى القدس ، وقد كانت القدس في ذلك الوقت من المدن الكبيرة وكانت التجارة رائجة والصناعة متقدمة فيها ، ولكن بعد أن فتحها الفرس دمروا كنائسها ونهبوا خزائنها وقتل الكثير من أهلها ( عارف العارف ،1992).

#### القدس في عهد اليونان :-

بعد انتصار القائد ( إسكندر المقدوني ) على الفرس احتل مدينة القدس ، وكان ذلك في عام (332ق.م) ، وقد كان عدد سكان المدينة في ذلك الوقت اثنين وعشرين ألفا ، والطابع الذي تركه عصر اليونان في مدينة القدس يتلخص بما يلي :-

1. ظهور العنصر اليوناني وامتزاجهم في سكان القدس الأصليين .
2. انتشار اللغة اليونانية والصناعات اليونانية مثل صناعة الفسيفساء والرسم على ( القيثاني ) التي لا زال حتى الآن صناعة مميزة في القدس .
3. انتشار الحضارة والثقافة اليونانية لكثرة المدارس التي بنوها في المدينة .
4. انتشار النقود اليونانية واستعمال القطع النقدية لأول مرة للتعامل بين الناس .

### القدس في عهد الرومان :-

تولى الرومان حكم القدس عام (63 ق.م) وكان أول ما فعلوه هو تدمير بقية الهيكل الذي بناه سليمان ، وأما أهم أعمالهم فهو بناء القلعة الكائنة بباب الخليل وبناء ثلاثة أبراج حولها ، ولا تزال آثارها موجودة حتى الآن ، كما بنوا عدداً آخر من الأبراج والقلاع والهيكل والتماثيل والحمامات ، وملعباً على الطراز اليوناني . وقد سميت المدينة في هذا العهد ( هيروسليما ) ومن هنا أخذت الأمم الأوروبية أسمها المعروف (جيروسالم) ، كما حدث في هذا العهد حوادث كثيرة أدت إلى تدهور حالتها ولكن الملك ( بيبلاطس ) أخذ يفكر في تعمير المدينة نفسها فعمل على توسيع شوارعها وورصف طرقاتها ، كما عمل على توصيل المياه إليها من جنوب القدس بواسطة قنوات حجرية ( عارف العارف ،1992).

وأهم حدث كان في هذا العهد هو مولد السيد المسيح عليه السلام وقد كانت القدس في عهد المسيح أكبر من أي وقت مضى ، فازداد عدد سكانها واتسع السور حتى شمل التلال الكائنة إلى الغرب من واد ( التروين ) ، وكان في القدس أبنية ضخمة شيدها ( هيرودس ) على التلال الغربية ، وقد منيت القدس فيما بعد بضربات متتالية أخرى أنزلها بها الرومان على يد ( تيطس ) عام (70 م) ، ثم ( ادريانوس ) عام (125م) ، وهو الذي أعاد بناءها من جديد على نمط وثني وحاول أن يزيل عن أماكنها المقدسة صبغتها الدينية فأقام في موضع ( الجلجلة ) والقبر المقدس هيكلين وثنيين نصب فوقهما تماثيلين للمشتري والزهرة ( عارف العارف ،1992).

### القدس في العهد البيزنطي :-

عندما تولى ( قسطنطين ) عرش الأباطرة جعل القدس تابعة له وسماها ( إيليا ) وقد بنى فيها كنيسة (الجلجلة ) وكنيسة ( الشهادة ) كما تم بناء أول مستشفى في القدس . وفي عام (335 م) زارت الملكة ( هيلانة ) ( أم قسطنطين ) بيت المقدس وبنيت فيها كنيسة (القيامة ) فوق القبر المقدس ، ومن ملوك هذا العصر ( هرقل ) ( 610 - 641 م ) وفي عهده جرى حادث الإسراء والمعراج حيث



أسرى بالنبي العربي الكريم محمد صلى الله عليه وسلم إلى بيت المقدس ومن فوق الصخرة المشرفة الموجودة فوق جبل ( موريا ) شرقي المدينة إلى السماء .

وفي ذلك نزلت الآية الكريمة :-

" سبحان الذي أسرى بعبده ليلاً من المسجد الحرام إلى المسجد الأقصى الذي باركنا حوله لنريه من آياتنا أنه هو السميع البصير " .

### القدس العربية ( الفتح الإسلامي ) :-

في أعقاب فتح الشام توجه جيش المسلمين إلى القدس بقيادة ( أبو عبيدة عامر بن الجراح ) وبعد حصار دام أربعة أشهر تم تسليم المدينة عام (636م ) ، ومع دخول المسلمين المدينة، دخلتها المساجد واستعمل فيها التاريخ الهجري ودونت الدواوين وقسمت إلى مناطق ونظم فيها البريد ، وأسس فيها مجلس الحسبة (دار البلدية)، كما دخلت المدينة اللغة العربية وأصبحت فيما بعد اللغة الرسمية للسكان ، ثم جاء الأمويون وبنوا في المدينة أعظم وأجمل مسجدين أثريين إلى يومنا هذا وهما : المسجد الأقصى المبارك ومسجد الصخرة المشرفة، وعقبهم العباسيون والفاطميون والأيوبيون والمماليك والعثمانيون ، وكل منهم كان يحمي هذه المدينة ويعمر الكثير من أجزائها وأماكنها المقدسة .

ويقترن اسم القدس باسم القائد البطل ( صلاح الدين الأيوبي ) الذي حررها واستعادها من الصليبيون الذين احتلوا عام (1099م ) وكان عدد سكانها حينذاك حوالي مائة ألف نسمة ، وما كاد الصليبيون يدخلونها حتى حكموا على كل مسلم بقي فيها بالموت وقتلوا (70 ) ألفاً من أهلها المسلمين ، وأستمر حكم الصليبيين فيها حتى حررها ( صلاح الدين ) عام (1187م ) دون إراقة نقطة واحدة من الدم ، وشرع في تنظيم القدس من أول أيام فتحها وأزال من المسجد الأقصى ومسجد الصخرة ما بهما من آثار مسيحية وأعادهما إلى صبغتهما الإسلامية وأزال عنهما النقوش والصلبان التي رسمها الصليبيون ، وفيما يلي بعض الإنجازات التي تمت في عهد ( صلاح الدين ) :-

1. بناء عدد من الأبراج على سور القدس من باب الخليل وباب دمشق .

2. بناء عدد من الجوامع والمدارس .

3. إنتعاش الحركة التجارية في المدينة والتخصص في السواق .

4. الإهتمام بالصحة العامة وبناء عدد من المستشفيات مثل مستشفى ( البيارستان ) .

وبعد ذلك دخلت القدس تحت حكم المماليك زمن الملك ( الظاهر بيبرس ) الذي عمر مساجدها ومبانيها وأكثر فيها المدارس والحمامات والأروقة .

أما فترة الحكم العثماني فإن (سليم الأول) دخل هذه البلاد سنة (1517)، ودخل مصر وبويع بالخلافة كما دخل المدينة المقدسة.

إن المنشآت المقامة والماثلة الآن، والأسوار والعمارات معظمها من فعل العثمانيون، فكان اهتمامهم زائداً بها.

## القدس والاحتلال البريطاني:-

وجاء اليوم الذي عمل له من كانوا يسمون أحرار العرب بمناشدتهم لبريطانيا للحضور سريعاً لنجدتهم وتخليصهم مما يسمى ظلم الأتراك.

وبدون متابعة ولا مقدمة أو تمهيد دخل (اللورد اللنبي) القدس في 11/12/1917 دخلها ماشياً من باب الخليل، وأعلن الأحكام العرفية وكان رئيس بلدية القدس هو موسى (كاظم باشا الحسيني)، دخل (اللنبي) الحرم ومعه (كامل أفندي الحسيني) مفتي فلسطين أخو (الحاج أمين الحسيني) وعند دخول (اللنبي) القدس أقيمت له منصة ووقف خطيباً وقال قولته الحاقدة (الآن فقط انتهت حلقة الحروب الصليبية) .

وكانت بريطانيا قبل هذا التاريخ قد أعطت اليهود وعداً بإعطائهم فلسطين وطناً قومياً لهم وهو وعد بلفور. وبعد أن هيأت الأمور لتنفيذ وعد بلفور أحالت القضية الفلسطينية إلى هيئة الأمم المتحدة وتولتها معها أميركا ليصدر قرار تقسيم فلسطين سنة 1947))، وفي سنة 1948)) أنهت بريطانيا انتدابها وأبقت ما لديها من دبابات وسلاح لليهود وخرجت من فلسطين ، وأعلن قيام دولة لليهود في نفس الوقت 15/5/1948 .

وبعد ذلك استلمت حكومة الأردن المنطقة حتى تاريخ 4/6/1967 وبعدها احتلت إسرائيل فلسطين كاملة .

## 4-1 - منهجية البحث

من أجل تحقيق أهداف البحث، فسيتم عرض النظريات التي تناولت هذا الموضوع والتي ستعرض فيها:

### 1-4-1 المدخل التحليلي للحالة الدراسية:

تعتمد أفرع العلوم المختلفة على تحليل الحالات الدراسية كطريقة رئيسية لدراسة الظواهر، وهي كافية لفهم وإدراك القضايا المعقدة، و تستطيع هذه الطريقة تدعيم وزيادة إدراك النظريات أو نتائج الأبحاث السابقة. وفي علم الاجتماع، فإن الأبحاث الوصفية تستخدم من أجل فحص أوضاع الحياة الواقعية (Tellis, 1997). فالبحث عن طريق الحالة الدراسية هو عبارة عن استفسار تجريبي، والذي يفحص ظاهرة معاصرة في وسطها الطبيعي، عندما تكون الظاهرة مندمجة في محيطها وبيئتها، وتكون الحدود بينهما غير واضحة، وعندما يكون بالإمكان استخدام مصادر متعددة من الشواهد الكثيرة المتعددة (YIN, 1984). وهذا البحث سوف يستخدم الحالة الدراسية كقوة تفسيرية، حيث أن التطورات العمرانية التي تجرى في ضواحي القدس والتغيرات والأنظمة المرورية أصبحت مترابطة ومتشابكة ومتداخلة، وأصبحت الفواصل بينها غير واضحة. وبما أن هذا البحث يتعامل مع قضية عمرانية وسلوك اجتماعي معقد، والذي يعتمد على عدد من المشاهدات والظروف، فإنه سيكون كافياً إجراء هذا البحث عن طريق متابعة وتحليل الحالات الدراسية لتحقيق أهدافه.

### 1-4-2 طريقة البحث :-

سيتم استخدام النظريات التي تربط ما بين التغيرات الفيزيائية والتغيرات الاجتماعية والعمرانية، وكذلك سوف يستخدم العقلانيات التي بناءً عليها يتصرف البشر في المجتمع، بتأثر من التغيرات الفيزيائية والقوانين والأنظمة، كل ذلك من أجل توفير وسيلة لوضع عبارات عامة على العلاقة بين بناء الطرق والأنظمة المرورية والفراغات العمرانية، والتغيرات في المناطق العمرانية، وكذلك سيتم اختيار حالات دراسية للفحص تسهم بتوفير شواهد تجريبية للفرضيات المقترحة، وعرض هذه الدراسات تمكننا من إدراك التغيرات العمرانية وأسباب هذه التغيرات.

الفصل اللاحق سيركز على النظريات ذات العلاقة بالبيئة العمرانية وقوتها التفسيرية فيما يتعلق بالشكل المبني والوظيفة، وكذلك الشكل المبني والمضمون، وقواها التفسيرية تعتمد على القضايا المراد فهمها، وكذلك سيقام مناقش العقلانيات المرتبطة بالسلوك البشري كالعقلانية الاجتماعية وعقلانية السوق. ولهذا يبدو مناسباً هنا مناقشة القضية التي يراد فهمها، والمتعلقة بالتغيرات العمرانية في ضواحي البلدة القديمة في القدس والمرتبطة بسياسة المواصلات فيها، وهذا البحث أساساً سوف يهتم بالعلاقة بين المسبب والأثر، فالأنظمة المرورية وخطط تحديث المواصلات المنفذة تؤخذ كسبب، والتغيرات العمرانية في الضواحي تؤخذ كأثر لذلك، والجزء النظري من هذا البحث سوف يقود لفهم التغيرات الحيزية في البيئة المبنية، فنقود كذلك لفهم التغيرات الوظيفية،

وكذلك تستطيع أن تبين الآثار المترتبة على التغييرات الحيزية، فبناء طرق جديدة أو إجراء تغييرات على تركيبة الشبكة المواصلاتية داخل المدينة ، أو إحداث تغييرات على فراغاتها العمرانية ، أو فرض أنظمة مرورية كسياسة تقليل مواقف السيارات ، أو إمكانية إيقافها ، كل ذلك يتضمن تغييراً في اختيار طرق السفر خلال البيئة المبنية من مكان إلى مكان آخر، وكذلك تؤدي تجنب الناس الذهاب إلى أماكن داخل البيئة المبنية وتشجيعهم على الذهاب لمناطق أخرى، وبحسب (( Hillier فإن عملية توزيع الوظائف (المحلات التجارية، الكنائس، البنايات المكتبية، الدكاكين، الإسكانات) تتفاعل مع حركة الناس داخل الشبكة العمرانية من جهة ، ومن الجهة الأخرى فإن التركيبة للشبكة تتطور بطريقة تجعل المستوطنة متخصصة بقدر الإمكان.

وبحسب (( Hillier أيضاً فإن المدن غالباً ما تظهر ، وتنمو في معظم الأحوال لأسباب اقتصادية، ومن الطبيعي أيضاً أن تتطور بحسب المنطق الاقتصادي. ( Hillier . etal, 1993 ) فإذا كان هناك علاقة بين تركيبة شبكة الشوارع والفراغات العمرانية ، وتوزيع الوظائف فهل يمكننا فهم كيفية ارتباط سياسة المواصلات في القدس بالتغييرات العمرانية في ضواحي البلدة القديمة ، وبالتالي فهم الغايات والمقاصد لهذه السياسة. أصحاب الدكاكين والمحلات التجارية يهدفون للحصول على قدرة وصول عالية لزيابائهم، وبحسب عقلانية السوق فإن أصحاب الدكاكين والمحلات التجارية يهدفون لوضع دكاكينهم ومحلاتهم التجارية في الأماكن التي يتحرك فيها معظم الناس في الأماكن التي لها قدرة وصول عالية من قبل الناس. فإذا غيرت سياسة المواصلات المخططة والمنفذة تدفق الحركة ، فإنها بالتالي ستغير توزيع الدكاكين والمحلات التجارية، ولهذا فهمنا للتغييرات العمرانية سيتم من خلال فهمنا للتغييرات التي تحدثها سياسة المواصلات في توزيع الدكاكين والمحلات التجارية. ولفهم هذه التغييرات لا يكفي حساب ومقارنة التغييرات الحيزية التركيبية لشبكة عمرانية في الماضي والحاضر ، ولكن يجب أن نقارن مع التغييرات الوظيفية. وتقدير الطريقة التي يتصرف بها أصحاب الدكاكين يتطلب فحص نمط مواقع الدكاكين قبل وبعد تنفيذ سياسة المواصلات المقترحة، وذلك عن طريق تسجيل التغيير في تدفق حركة المشاة خلال المناطق العمرانية في الماضي ، وهذا يستحيل عمله، ولهذا فتوزيع الوظائف يجب أن يؤخذ بعين الاعتبار. ويربط الخصائص التركيبية والخصائص الوظيفية نستطيع فهم تأثير خطط المواصلات المنفذة في مركز المدينة وضواحيها ، والتي تعتمد في الأساس على حركة الناس. (A. Van.N.2002) الدكاكين هي أيضاً جاذبة للحركة، والحركة ومواقع الدكاكين تستطيع التأثير على بعضها البعض، وكليهما لا يستطيعان التأثير على تركيبة شبكة الشوارع ( Hillier etal,1993). ولهذا فإن التغيير في تركيبة شبكة الشوارع يجب أن يؤثر على التغيير في الحركة ومواقع الدكاكين. وبحسب (( Hillier)) فمركز الحياة ليس ثابتاً ، ولكنه في حركة دائمة ومستمرة، وهو بتحوله يعتمد أساساً على المسافة المترية. فمواقع الدكاكين والنشاطات التجارية في بيئة عمرانية تكون حساسة، لتدفق الحركة البشرية إما بالسيارة أو سيراً على الأقدام، وإذا استطاعت الخطط المنفذة التلاعب وتغيير القدرة على هذه الحركة ، فعندها سيتحرك مركز الحياة وينتقل ليلقي الحركة في المكان الذي توجهت إليه، أو الشارع الذي يمكن الوصول إليه بأقصر مسافة مترية هي التي ستشكل مركز الحياة، والشارع الذي يمكن الوصول إليه بأقصر مسافة مترية هو الذي سيشكل خط مركز الحياة،

وسيكون مركز الحياة الأكثر نجاحاً كمنطقة تسوق. ( Hillier et al,1993 ) وبعد تنفيذ مشاريع طرق كبيرة فإننا غالباً ما نشاهد أن هناك دكاكين افتتحت ، وهناك أخرى أغلقت، وبملاحظة ذلك فإننا نستطيع فهم وإدراك أثر تخطيط سياسات المواصلات في بلدية القدس على التطورات العمرانية على البلدة القديمة (ومحيطها وضواحيها)، وفي هذا البحث سيعتمد الباحث على طريقة الملاحظة المبنية على كونه مشاركاً ومتأثراً بهذه التغييرات من ( 1994-2005).

### 1-4-3 تقييم الحالات الدراسية :-

على ضوء العمل لأكثر من عشر سنوات في شوارع ومحيط البلدة القديمة والفراغات العمرانية حولها ( 1993-2006)، حيث كنت خلال هذه الفترة معاشياً للتغييرات العمرانية المتسارعة التي تجري في محيط البلدة القديمة وضواحيها ، حين عملت البلدية على تشجيع نمو أية منطقة عمرانية في خارج محيط البلدة القديمة عن طريق المسارعة بتطوير هذه المنطقة أو الشارع على عجل، وهذا ما يجري حالياً ، ووقت إجراء وكتابة هذا البحث على مقطع شارع القدس - بيت لحم القديم في جبل المكبر. حيث بدأ مركز حديث بالظهور المتسارع هناك، وهذا ما جرى أيضاً في بلدة صورباهر وغيرها، ولهذا فنشوء هذه الظواهر ساعدتني على إعداد هذا البحث، واعتمدت مقارنتي بين الماضي والحاضر في هذه المناطق على ملاحظتي ومعرفتي للمناطق قبل نشوء هذه المراكز، حيث سيقوم هذا البحث بتسجيل النشاطات التجارية التي بدأت بالظهور في ضواحي القدس، والتغييرات التي مرت بها هذه المناطق ، وتسجيل جميع أنواع المشاريع التجارية من الدكاكين الفردية الصغيرة إلى المشاريع التجارية الكبيرة المسجلة كدكاكين ومحلات تجارية ، مثل ،محلات بيع وتأجير السيارات، ومكاتب التوكسيات، ومحلات الأثاث، ومحلات بيع مواد البناء، والصيديات، والمراكز الطبية، والملاهي، والمقاهي، المطاعم، محلات الحلويات، مراكز الترفيه، والتي من خلالها يمكن فهم كيفية تغيير خطط سياسة المواصلات والأنظمة المرورية ومشاريع الطرق المنفذة في القدس ، كمثل تغيير الشكل الوظيفي والحيزي لمحيط البلدة القديمة وضواحيها.

فطريق شعفاط وطريق بيت حنينا الواقعان على شارع نابلس القدس ، وكذلك شارع سلوان المار ببلدة سلوان ، وشارع رأس العامود الواقع على طريق أريحا ، وكذلك مقطع شارع بيت لحم القدس المار بجبل المكبر (خريطة رقم 2 أ و ب)، سوف تدرس وتحلل كحالات دراسية لتوضيح التغييرات العمرانية التي تجرى في هذه المناطق ، كنتيجة وأثر لتخطيط سياسة المواصلات والتغييرات في الفراغات العمرانية ، التي تتم على البلدة القديمة ومحيطها. وكحالة دراسية مقارنة فإن هذا البحث سيقوم بدراسة وتحليل المواصلات في غرب المدينة والتي لها نفس الظروف الجغرافية والمناخية ، وكذلك يفترض أن يكون لها نفس ظروف التخطيط والتنفيذ لأن الهيئات التي تخطط وتنفذ نفسها للجانبين، ومقارنتها مع شرقها، وذلك لأن هذه الحالة ستوفر نموذجاً لفهم وإدراك أهداف البحث ، وسيحقق تحليلها فائدة ووسيلة لدعم النتائج التي سيتوصل إليها.

والتحليل لهذه الحالات الدراسية سيتم من خلال عدة مراحل:

#### أ. المرحلة الأولى :-

وصف لأوضاع البيئة التي تجرى فيها الدراسة:

- 1- وصف الظروف الفيزيائية للطرق ومواقف السيارات ، وكذلك للأنظمة المرورية وتنفيذ القانون ودراسة وصفية لحالة المواصلات.
- 2- إبراز التغييرات العمرانية التي تجرى في ضواحي البلدة القديمة، وذلك عن طريق إبراز التغييرات الوظيفية التي تحدث في ضواحي البلدة القديمة.

#### ب. المرحلة الثانية :-

فهم الظروف التي أدت لتغيير سلوك سكان الضواحي ، والتي أدت بهم إلى تغيير الأنماط الوظيفية

الموجودة في هذه الضواحي، وذلك عن طريق:-

- التحليل النظري: والذي من الممكن به تبرير التغييرات الوظيفية بحسب النظريات التي تفسر وتوضح السلوك البشري ، والتغييرات الوظيفية والفيزيائية داخل المدن والضواحي.
- تحليل حالة دراسية مقارنة ، والتي يفترض أن يكون لها نفس الظروف ، وذلك لتوضيح وتأكيد أنه إذا كانت أهداف المخططين والمنفذين ومتخذي القرار هي نفسها لكلا الحالتين ، فإن النتائج في كلا الحالتين ستكون متشابهة وقريبة ومتطابقة وأي تباين سيعكس أهدافاً مختلفة لهؤلاء المخططين والمنفذين ومتخذي القرار.

ولدعم نتائج هذا البحث ، فإن الباحث سيعتمد على تحليل المقالات التي نُشرت وتنتشر في وسائل الإعلام ، والتي تتعلق بقضية هذا البحث، هذه المقالات تعكس وجهات نظر فلسطينيين ويهود من كل الاتجاهات ، والوصول إلى نتائج من هذا التحليل تدعم أو تقلل من النتائج التي سيخلص إليها البحث. وكذلك سيقوم هذا البحث بعرض المشاكل التي تواجه سكان البلدة القديمة والمنشورة في الصحف المحلية أو الأبحاث العلمية ذات العلاقة لدعم نتائج هذا البحث.

#### 1-4-4 طرق الحصول على المعلومات ومصادرها :

**1. المقابلة:** - حيث سيقوم الباحث بالحصول على المعلومات التي قد تفيد البحث من مجموعة مختارة من سكان القدس ، سيرا على بها أن تمثل أكبر شريحة من السكان متنوعي الوظائف، باستخدام أسلوب المقابلة المسحية، حيث يهدف للحصول على المعلومات والبيانات والآراء لمعرفة الرأي العام من خلال قضية النقاش في محاولة لإثبات فرضيات البحث، وستتم المقابلات بصورة فردية.

**2. الملاحظة:** - تعد الملاحظة واحدة من أقدم وسائل جمع المعلومات، حيث استخدمها الإنسان الأول في التعرف على الظواهر الطبيعية وغيرها من الظواهر، ثم انتقل استخدامها إلى العلوم بشكل عام وإلى العلوم

الاجتماعية والإنسانية بشكل خاص. وتعد الملاحظة إحدى وسائل جمع المعلومات المتعلقة بسلوكيات الفرد الفعلية ومواقفه واتجاهاته ومشاعره، وتعطي الملاحظة معلومات لا يمكن الحصول عليها أحياناً باستخدام الطرق الأخرى لجمع المعلومات (الاستبيان ، المقابلة، الوثائق). مثال ذلك : دراسة سلوكيات الطفل العدوانية، ومراقبة إنتاجية العمال، كذلك تفيد الملاحظة في الحالات التي يرفض فيها مجتمع أو عينة الدراسة التعاون مع الباحث. والملاحظة عبارة عن تفاعل وتبادل المعلومات بين شخصين أو أكثر ، أحدهما الباحث والآخر المستجيب أو المبحوث، لجمع معلومات محددة حول موضوع معين، ويلاحظ الباحث أثناءها ردود فعل المبحوث. (الرفاعي ، أحمد حسين . 1998 ). كما تعرف الملاحظة بأنها : عملية مراقبة أو مشاهدة لسلوك الظواهر والمشكلات والأحداث ومكوناتها المادية والبيئية، ومتابعة سيرها واتجاهاتها وعلاقتها بأسلوب علمي منظم ومخطط وهادف، بقصد التفسير وتحديد العلاقة بين المتغيرات والتنبؤ بسلوك الظاهرة وتوجيهها لخدمة أغراض الإنسان وتلبية احتياجاته . (العوامل ، نائل حافظ . 1995 )

**3. الوثائق :-** إن الوثيقة مادة توفر معلومات أو إرشادات، وهي الوعاء المادي للمعرفة وللذاكرة الإنسانية، وتوجد أنواع كثيرة من الوثائق ، ولا بد لخبير المعلومات أن يجيد معرفة خواصها ، وتحديد نوعها حتى يجري عليها المعالجة المناسبة ، ويستعملها الاستعمال المناسب، وهناك نوعان من الخواص للوثائق (ربحي عليان، عثمان غنيم،2000) :-

- الخاصية المادية ( مادة صنع الوثيقة، طبيعة الرموز المستخدمة، الحجم، وسيلة الإنتاج، إمكانية قراءة الوثيقة مباشرة ، أو ضرورة استخدام آلة لهذا الغرض مثل الخطة الهيكلية لمدينة القدس 2000 ) .
- الخاصية المعنوية للوثيقة ( الهدف، المحتوى، الموضوع، المصدر، كيفية الحصول عليها).

**4. الكتب العامة :-**الكتاب عبارة عن إنتاج فكري مطبوع على مجموعة من الأوراق التي تثبت معاً لتشكيل وحدة واحدة ، وتشرط اليونسكو أن لا تقل عدد صفحاته عن 49 صفحة عدا صفحات العنوان، وإذا قلت عدد صفحاته عن ذلك يصبح كتيباً، وقد تطور الكتاب عبر العصور المختلفة من حيث الشكل والموضوع حتى أصبح من أكثر مصادر المعلومات شيوعاً ( ربحي عليان، عثمان غنيم ،2000) .

**5. المقالات :-**المنشورة في وسائل الإعلام والتي تعكس وجهات نظر لسكان عرباً ويهوداً ولها علاقة بقضية هذا البحث ، وكذلك شكاوي ومناشدات المواطنين المنشورة في وسائل الإعلام .

#### 1-4-5 تسجيل المعلومات :

يمكن تسجيل المعلومات عن طريقة الملاحظة بعدة طرق أهمها :

- أن يسجل الباحث نفسه المعلومات من خلال كتابتها مباشرة أثناء الملاحظة أو بعدها بقليل .

- أن يستخدم الباحث أجهزة التصوير المناسبة مثل كاميرا الفيديو وغيرها، ويؤخذ على هذه الطريقة أن المبحوث يغير سلوكه ، ويصطنع تصرفاته إذا شعر بوجود آلة تصوير أو تسجيل تتابعه ( ربحي عليان، عثمان غنيم، 2000).

#### 1-5 محددات البحث :

هذه الدراسة تهدف للوصول لفهم عام لمشكلة البحث الرئيسية عن طريق تحليل التطورات العمرانية التي تجري في الحالات الدراسية ، وذلك للأسباب التالية :-

- 1- الحاجة لوقت كافٍ للوصول لمعلومات أكثر من هذه الحالات الدراسية .
- 2- صعوبة الحصول على المعلومات الضرورية من المصادر التي تخص سلطة الاحتلال والشرطة.

ج- معارضة الناس الشديدة لإلتقاط الصور في أحيائهم .

د- المخاطر المترتبة على التصوير في المناطق القريبة من المستعمرات اليهودية .

ومن المهم التأكيد هنا أن هذه الرسالة لا تتطرق إلى أية حلول للمشاكل الموجودة .



## الفصل الثاني

### النظريات التي تختص بأنظمة الحركة والمرور وتأثيراتها على الفراغات العمرانية

#### المقدمة :

يركز هذا الفصل على إلقاء الضوء على المصطلحات المهمة من أجل الوصول إلى نتائج البحث، وبدون هذه الفرضيات والنظريات لن نستطيع صياغة فرضيات دقيقة في التغييرات العمرانية نتيجة لبناء الطرق والأنظمة المرورية.

أهم المصطلحات التي يجب تعريفها هو مصطلح المدينة ، ولكن من أجل الوصول لذلك ، فإنه يجب وضع تعريف دقيق لمكون المدينة الأساسي ألا وهو الفراغ، وذلك لأن الفراغ واحد من الخصائص التي تشترك بها جميع البيئات العمرانية ، وفهم واضح للتغييرات العمرانية يتطلب فهماً واضحاً لمفهوم الفراغ أيضاً.

#### 2-1 الجزء الأول: ( تعريف المصطلحات )

##### 2-1-1 الفراغ :

عندما انتقل إنسان العصر الحجري من كهفه إلى المأوى الذي شيده من فروع الأشجار وأوراقها، كان يخطو الخطوة الأولى نحو تصميم الفراغ الذي يعيش فيه ، ويبدأ في صياغة استخدام الأراضي لتكون أيضاً الخطوة الأولى نحو إقامة أصقاع المدن ، وهذا التشكيل للفراغ كانت تدفعه الحاجة، مثل الحاجة للحماية من الأعداء والحماية من الظروف المناخية... وغيرها. الإنسان يشكل مسكنه والمسكن بدوره يشكل الإنسان، كذلك الناس يشكلون مدنهم ، ثم تشكلهم المدن بدورها، ( محمد أحمد عبد الله، 1981) وفهم تأثير المجموعات البشرية على البيئة العمرانية أو العكس يتضمن مفهوماً مادياً للفراغ، ونشاطات الناس كلها تحدث في الفراغات التي قاموا بتشكيلها، ولهذا فلا بد أن يقوم الناس بتشكيل فراغاتهم (استخدام الأراضي) لتناسب النشاط الذي يرغبون بأدائه في هذا الفراغ والعكس، فلا بد أن يتأثر النشاط الذي يقوم به البشر داخل الفراغ بالفراغ نفسه، ومن هنا يظهر أن الفراغ المادي (المبني مثلاً) يعبر عن حقيقته والعوامل التي أثرت فيه ، فبمجرد النظر إليه فإن الفراغ مباشرة وفوراً يخبرنا عن الوظيفة التي صمم من أجلها، فالاستعمالات المختلفة لهذه الفراغات يجب أن تكون معبرة بالداخل والخارج، أي أن شكلها لا يجب أن يعطي فرصة للخطأ في دلالتها. (أحمد خالد علام، 1998).

وإذا كان هذا التنظيم الجيد للهيكليّة المكانية يسيطر على السلوك البشري ، فسيكون بذلك لها تأثير على جميع النشاطات في المجتمع ، وسوف توفر طرقاً مختلفة للتفاعل بين المجموعات المجتمعية المختلفة. استطاع ( Hillier ) اقتراح فهم أكثر دقة للفراغ المادي عن طريق التمييز بين الخصائص الداخلية "intrinsic" والخصائص الخارجية "extrinsic" للفراغ. فالخصائص الداخلية تحدد طريق ارتباط الكينونات الفراغية مع بعضها البعض ، وبحسب (Hillier) يستطيع الشخص من خلال ذلك إدراك القوانين الخاصة بالصيغ الفراغية،

حيث أن التركيبية المكانية لها قوانينها الخاصة بها (Hillier,1996). ومن هذا المنظور تصبح الخصائص الهندسية والتضاريسية واضحة ، وتهمل الخصائص المرتبطة بالشكل مثل : الحجم والنسيج، وبهذا تصبح الفراغات متحررة من الخصائص المرتبطة بالشكل ، ولا يؤخذ بالاهتمام سوى العلاقات فيما بين هذه الفراغات، وكل فراغ له شكل ووظيفة واحدة أو أكثر إما وظيفياً أو حركياً.

وبما أن كل النشاطات تحدث في الفراغ ، فإن أي تغيير في هذه النشاطات سيؤثر على المجتمع المادي وبالتالي على هيكليتها الفيزيائية. (أحمد خالد علام، 1998). وفي حين أن الخصائص الداخلية التي تمثل العلاقات بين الفراغات لا يمكن إدراكها حسيًا ، فإن الخصائص الخارجية تكون مدركة حسيًا مثل العرض، الطول، الحجم، الملمس للفراغات والمباني، فهي وببساطة تمثل الخصائص الهندسية المسؤولة عن الصفات الفيزيائية لكل مستوطنة، وهذه الصفات ترتبط بالمعنى والمضمون لهذه الفراغات (المباني) والمهم هنا هو الهدف الذي من أجله أقيم الفراغ (المبني)، وهذه الصفات تظهر وتعلل دائماً العلاقات بين شكل المبنى ومضمونه الاجتماعي والشكل البنائي، فالخصائص الخارجية تربط بين المضمون والشكل (Marcus L 2000). وبمعنى

آخر أن يعبر الفراغ أو المبنى عن حقيقته ، وعن كل العوامل التي أثرت فيه ، أي يجب أن يخبرنا الفراغ مباشرة وفوراً عن الوظيفة التي صمم من أجلها. (أحمد خالد علام، 1998). ومن المصطلحات التي تستخدم لوصف الخصائص الخارجية للفراغ مثلاً الشارع واسع، مربع قريب، عمارة ضخمة، مفترق على شكل نجمة وغيرها (شكل 1-2) .



شكل رقم 1-2 الخصائص الخارجية/ مشروع

مقترح في دبي

## 2-1-1-1 مفهوم Lefebvre للفراغ :

بحسب (Lefebvre) فإننا نستطيع أن نفهم أن الفراغ ليس فقط كمجال تأثير من المجتمع، وكذلك أن الفراغ ليس شيئاً سلبياً (غير فعال) يتواجد بداخله المجتمع، ففي اللحظة التي أنتج بها المجتمع الفراغ مع حدوده ووظائفه المختلفة ، فإن هذه التنظيمات المكانية ترد وتؤثر على الطريقة التي يعمل بها المجتمع (Lefebvre,1991) ، وبهذه الطريقة فالفراغ يفهم كشيء ينتج عن مجهود بشري ، وبدقة أكثر كنتاج من النشاطات الاجتماعية ، أو كسلسلة من التغييرات والنشاطات ، ويمكن إدراكه كشيء يؤدي إلى تشكيلات اجتماعية، فالفراغ هو عبارة عن تشكيل اجتماعي ، وهو محدد بالوظيفة، وهو عبارة عن كينونة قائمة بحد ذاتها، وفي الوقت نفسه مرتبطة بمضمونها (تعبير عن معناها أو مضمونها).



الخصائص الخارجية للفراغ وصفية مدركة حسيًا ، لهذا من السهل الحصول على العديد من الكتابات فيها، أما الخصائص الداخلية للفراغ فوصفها أكثر صعوبة ، ومفهوم هنا وهناك ، ويوجد وداخل وخارج كلها تستخدم من أجل أن تصف العلاقات الحيزية البسيطة الظاهرية. (Lefebvre,1991)

## 2-1-1-2 مفهوم أحمد خالد علام للفراغ :-

أما أحمد خالد علام فيعرف الفراغ بأنه : رمز متنوع للأحجام والأشكال والمواقع والمسافات والاتجاهات، وهو الوسط الكوني شكل(2-2) فراغ عمراني من صنع

الإنسان/ مشروع مقترح في دبي

الذي تتحرك من خلاله الحياة في تحولات مستديمة، فلكل فراغ استعمال وشخصية مميزة، ولكل فراغ شكل وحجم وأبعاد ومادة ولون وملمس وخواص أخرى ، وعناصر ذات سمات تلائم الوظيفة التي أعد من أجلها هذا الفراغ. وشكل الفراغ جزء من وظيفته ، وبدون دراسة الشكل تختل الوظيفة، فدراسة الشكل جزء أساسي من دراسة الفراغ، والفراغ نوعان: فراغ طبيعي وفراغ من صنع الإنسان (الفراغ العمراني) (شكل -22)، الفراغ الطبيعي: هو الفراغ الذي حددته الطبيعة بدون تدخل الإنسان مثل الجبال والتلال والسواحل والبحار والأنهار والغابات، وكل مدينة تعيش كنمو خارجي لتلك الخصائص (المشاهد الحضرية) في أرض سهلة أو في صحراء بجانب بحيرة (شكل(3-2) .



شكل (3-2) فراغ طبيعي/ منتج سياحي في اندونيسيا

## الفراغ العمراني :

وهو الفراغ الذي يتحدد ويتشكل بعناصر من صنع الإنسان ، مثل البنايات والأسوار والأشجار والبحيرات الاصطناعية، سواء كانت هذه العناصر تشكل جزءاً منه ، أو تحده كاملاً ، وينقسم هذا الفراغ إلى:

1. فراغ خارجي وهو يمثل الحياة العامة ويتكون من :-

- أ. شبكة المسارات : وهي فراغات ذات ثلاثة أبعاد ، نشاهد من خلالها ما يحيط بنا من مباني ومناظر طبيعية ، ولكل مسار منها وظيفة وسمة يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار وهي الشوارع والبيادين، مواقف السيارات، المماشي (الممرات). فالميادين تُعتبر فراغاً للتنفس والراحة القصيرة داخل النسيج العمراني لشبكة الشوارع ، تعطى نوعاً من المناظر على امتدادها، ومواقف السيارات تُعتبر جزءاً متكاملًا من شبكة الشوارع.
- ب. الحدائق العامة .
- ج. الملاعب .
- د. الأماكن المفتوحة حول المدن .

2. الفراغ الداخلي :-

- أ. الأسواق .
- ب. المساجد .
- ج. محطات المواصلات ، محطات الركاب ، المحطات النهائية .
- د. أفنية المنازل وتستخدم لأغراض السكن .

## مكونات الفراغ :-

الفراغ يتكون من أرضية وسقف وحوائط، وعوامل تحديد شخصية. مثل الأثاث والنشاط الداخلي وأرضيته هي سطح الأرض ، وسقفه هي السماء التي تمتد إلى ما لا نهاية، ولكن أحياناً يحدد الفراغ بسقف لإعطائه طابعاً وانفعالاً ومقياساً معيناً. أما الحوائط فهي العوامل الأساسية في تحديد الفراغ ، وتتراوح بين الحوائط الجامدة والأسوار الخفيفة ، وسقوف الأشجار ، ويرتبط بهذه المستويات إلى حد كبير زاوية النظر ومقدار الإنعزال والخصوصية وتحديد اتجاه الحركة، أما ما يحدد شخصية الفراغ ، فيشمل الموجودات داخل الفراغ مثل الإنارة، التماثيل، المقاعد. أما النشاط داخل الفراغ فيحدد خصائصه وهو يشمل :-

- الأشياء التي تتحرك داخله مثل الإنسان أو السيارة.
- النسيج البشري ( التركيب الديمغرافية ) أطفال، نساء، رجال، خليط، تجار، حرفيون.
- طريقة وكيفية حركة البشر داخل الفراغ (حركة سريعة أو هادئة أو متقطعة) وطرق المعيشة فيه (جلوس، مرور عابر) (أحمد خالد علام ، 1998) .

### 2-1-1-3 مفهوم castell للفراغ :-

تأثر ((castell بنظرية الاقتصاد الماركسي، فعرف (castell) الفراغ على أنه تعبير عن المجتمع وهذا بسبب أن الفراغ ليس انعكاساً للمجتمع ، لكن صيغته وبكلمات أخرى الفراغ ليس صورة فوتوغرافية للمجتمع ، بل إنه المجتمع بعينه (castell, 1996) .

### 2-1-1-4 مفهوم Robort للفراغ :-

الفراغ هو أكثر من فراغ ذي ثلاثة أبعاد، أن الشخص بأوقات مختلفة وبيئات متباينة يتعامل مع أنواع متعددة من الفراغ (Robort 1950) .

### 2-1-1-5 مفهوم Wheatly للفراغ :-

((Wheatly درس مستويات الوعي للفراغ في المدينة ، وقد صنف هذه المستويات اعتماداً على الفئات المقدمة من قبل ( Norberg-schulz ) والمعتمدة والمشتقة من كتابات علماء النفس والمعماريين والمصممين .....الخ، حيث صنف الفراغات في الفئات التالية والتي بدورها يمكن أن تكون ملهمة لنا في استنباط أفكار أثناء وضع التصاميم للفراغات الحضرية، هذه الأصناف هي :-

- الفراغ العملي The pragmatic space .
- الفراغ الإدراكي The perceptual space .
- الفراغ الوجودي The axistential space .
- الفراغ المعرفي أو الإدراكي The cognitive space .
- الفراغ التجريدي The abstract space .

إن شخصية الفراغ تحددها مجموعة من العوامل مثل : الحواف المحددة لهذا الفراغ، درجة الإحتواء، وخصائص هذه الحواف، والفتحات، ومعالجة الأسطح، والمقياس وعلاقة الكتل بالفراغات . (Wheatly,1976))

حيث لخص (تشينغ) خواص الفراغات المعمارية في :-

- النسبة والتناسب Proportion .
- المقياس Scale .
- الشكل Form .
- عملية التحديد والتعيين Definition .
- اللون Colour .
- النسيج Texture .
- النموذج Pattern .

- الإحاطة Enclosure .

- الضوء light .

- الإطلالة View . ( فرانسيس تشينغ ، 1999 )

إن العلاقة بين الفراغات والكتل (المباني) تتضح من الوصف التالي، فالمباني تعتبر من أهم العناصر المحددة في التكوينات الحضرية ، فهي التي تحدد الفراغات وأنواعها ، وهي التي تمارس فيها الوظائف المرجوة من التكوين، وإذا اعتبرنا أن الفراغات هي المساحة السالبة فإن الكتل هي المساحة الموجبة، وتتداخل الكتل والفراغات نحصل على الهيكل الأساسي للبيئة المبنية.

إن تجزئة أو فصل الكتل إلى وحدات منفصلة أو اتصالها لتشكيل حوائط مستمرة، أي درجة استمرار الكتل من الخصائص البصرية الهامة التي تؤثر على تشكيل الفراغ ، ويمكن تقسيم خاصية الاستمرارية البصرية للكتل البنائية من خلال مجموعة من النقاط :-

1. خط البناء Building line .

2. ارتفاع البناء وخط السماء Sky line .

3. عرض الوحدة البنائية .

4. نوعية التفاصيل والمواد .

5. نسبة الفتحات في الجدار في المساحة الكلية .

يعتبر خط البناء أو الشكل المسقط (Plane shape) هو أساس استمرارية مجموعة من المباني، إن خط الواجهات عبر الفراغ يؤثر على الوضع الذي ترى به المباني المفردة وعلاقة هذه المباني مع ما حولها ، كما أن التغيير في خط البناء عبر أجزاء الفراغ المختلفة يخلق بعض النقاط الممتعة بصرياً. أما بالنسبة لخط السماء .

أما ( اتوي Attoe ) فقد حدد المتغيرات التي يعتمد عليها المظهر البصري وجمال هذا الخط وهي:-

1. الأشكال التي تكون خط السماء نفسه .

2. الأحوال والظروف التي يتم فيها رؤية هذه الأشكال مثل الضوء وأحوال الطقس.... الخ .

3. خلفية الناظر وارتباطاته الإدراكية .

إن المتغيرات الأولى والثاني ترتبط بالمعالم الفيزيائية بخط السماء، والمتغير الثالث يرتبط بالهيكل الإدراكي للناظر. (Attoe, 1999). أما بالنسبة لعرض الوحدة، تعتبر وحدات المباني الضخمة والكبيرة مظهراً من المظاهر التجارية الحديثة.

بعد تحديد مفهوم الفراغ والكتلة نصل لتعريف الشكل الحضري المرتبط بهذين المفهومين. فالشكل

الحضري هو عبارة عن تفاعل فلسفي بين قوى الكتل التي تحوي النشاطات الإنسانية المختلفة ، وبين الفراغات المحيطة التي تحوي أنظمة الحركة والتي بدورها تعكس العلاقة بين الإنسان والطبيعة ، وما بين الإنسان والبيئة المحيطة.

ومما سبق يمكن تقسيم الفراغ إلى نوعين :

- الأول: الفراغ الحضري العام ، والذي ظهر في المدينة القديمة على شكل ميادين أو أفنية أمام بعض المباني مثل : المساجد والمدارس ، والذي يقابله اليوم ما يسمى بالدروب الضيقة والحارات.
  - الفراغ الثاني : هو الذي ظهر في المدينة الحديثة على شكل شبكة من الشوارع وأرصفة السيارات والمشاة، (Al-sayyad,1987) ولكن وفي حالة محاولة الشخص وصف البنايات ككل أو المدينة فإن ذلك يصبح وظيفة صعبة جداً، مستخدمين المصطلحات اللغوية لوصف العلاقات الحيزية المعقدة، لهذا لجأ (Hillier) وطلابه لاستخدام نماذج أو خرائط مجردة من أجل ذلك. واستخدام هذه الأنواع من الصور الشاملة (العلوية) لأجزاء واسعة من بيئتنا (عالمنا) لفهم وإدراك هذه النظم للفراغ تبدو ضرورية من أجل شرح العلاقات الحيزية بينها، ومن خلال تطوير (Hillier) وطلابه لنظرية (space-syntax) وطريقتها وضعوا وبوضوح عدداً من المصطلحات المناسبة لوصف الخصائص الداخلية للفراغ في المستوطنات بطريقة أكثر تنظيماً (Hillier,2001) .
- وصف الخصائص الداخلية للفراغ يتطلب فهم المدينة كمجموعة من الفراغات التي بها يتحرك الناس ويعيشون، وأينما يتحرك الناس ويعيشون لا يبدو أن أنشطتهم تحدث فقط في الفراغ ، ولكن في فراغات من وصلات المواصلات، أي أن الشوارع بين الأماكن تملك فراغاتها الخاصة بها، وقياساً بالكيفية التي نسمى بها الأشياء فالفراغ العمراني يعرف بكونه خطي، جزء من المربعات، فالواحد يهتم بمجموعة من أسماء الطرق بينها، ومن الأمثلة لذلك : الزقاق، الشوارع، الطرق، ممشي الأشجار، جسور، أنفاق، أدراج وجميع هذه الأنواع من الفراغات العمرانية تشكل شبكة للحركة والشبكة العمرانية تعرف بكونها نمط الفراغ العمومي العام الذي يصل البنايات في المستوطنة بغض النظر عن درجة الانتظام الهندسي (Hillier 2001).
- وإذا نظرنا لخارطة سياحية لأية مدينة ، فإننا سنجد أن شبكة الشوارع هي الأكثر تفصيلاً مع ظهور المباني المهمة على هذه الخرائط ، ولكن بمقياس رسم أصغر. وعند تمثيل الهيكلية الحيزية ( المكانية ) للبيئة العمرانية على خريطة رمزية تمثل فيها المباني والمربعات والميادين الوظيفية بأشكال هندسية ، فيما تمثل المسافات بين هذه المباني والميادين بخطوط محورية ( فراغ للحركة ) نستطيع بذلك الحصول على خرائط محورية، فهذه الخريطة ترسم العدد الأقل من المحاور الخطية التي تغطي جميع الفراغات بين المباني والمسارات في المستوطنة، والفكرة من الخطوط الرمزية في الخريطة المحورية هي وسيلة لتمثيل التغييرات في الإتجاه من خط محوري إلى خط محوري آخر ، وعدد الخطوط من خط محوري إلى خط محوري آخر تقيس عمق المستوطنة. وقيم التكامل والشمولية للخطوط المحورية ، والتي تدل على المناطق المركزية للمدينة أو المستوطنة ، يمكن قياسها والاستدلال عليها من خلال النظر للخارطة الرمزية ، من خلال حساب درجة الإتصال ( Conctivity ) حيث نقيس عدد الخطوط المحورية المتصلة لخط محوري، وهذه الخصائص للفراغ تستطيع عمل رؤية على الخارطة المحورية ، من أجل تمكين رؤية مواقع الشوارع الأكثر شمولية والأكثر تشتتاً في

البيئة العمرانية من النظرة الأولى، وبهذه الطريقة من الممكن الحصول على نظرة شاملة (overall) لتركيبية (صيغته) شبكة الشوارع في البيئة العمرانية، وبهذه الطريقة فالعمق لأي محور داخل البيئة العمرانية من الممكن الاستدلال عليه من خلال عدد وصلاته المباشرة (نقاطعاته)، وهذه القضية تهتم بالطريقة التي بها نستطيع فهم المستوطنة ككل بواسطة التحرك خلال أجزائها. (Hillier 2001)

ولتوضيح الخصائص الداخلية للفراغ ، يمكن أن تحسب وتوضح بأخذ علاقاتها الداخلية فقط بالحسبان، ومن الممكن مقارنة هذه القيم مع معدل الحركة في الشبكة العمرانية، كما يظهر ذلك أن الطريقة التي تختفي بها الحركة تعتمد على التركيبية الشبكية. (Hillier 2001) وأي تغيير يطرأ (يفرض) على شبكة عمرانية سابقة الوجود يمكن قياس تأثيره على هذه الشبكة عن طريق قياس درجة الاتصال لهذه الشبكة قبل فرض التغيير وبعد فرضه، ومن هذا نستطيع أن نعرف أية شوارع أو منطقة سوف تنقص شموليتها ومركزيتها ، وأية شوارع سوف تزداد، وهذا يعني أنه إذا ولسبب ما نقصت قدرة وصول الناس لشارع معين مثل فرض القوانين ، أو عدم قدرة الناس على إيجاد مواقف لركن سياراتهم ، فذلك يؤدي إلى هروب الناس من ذلك الشارع والتسبب في تشتيته (A .Van.Nes, 2002) فحين قامت سلطات بلدية القدس بالحد من مواقف السيارات في محيط البلدة القديمة ، ودعت ذلك بالمخالفات العالية، أدى ذلك إلى تضرر البلدة القديمة ومحيطها إقتصادياً نتيجة للصعوبات التي خلقتها هذه السياسات ، وأدت لهروب الناس من البلدة القديمة ومحيطها والتسبب في تشتيتها.

وإذا أردنا معرفة الطريقة التي تغيرت بها الشوارع الجديدة والأنظمة المرورية للخصائص الخارجية فإنه يبدو أننا سنقفز لوصف التغييرات في الحجم والنسيج والملمس في البيئة العمرانية ، بالإضافة لذلك فإن البحث الحالي يجب أن يفسر الطريقة التي يربط بها المجتمع القيم والمعاني (المضامين) وذكريات الحجم والأشياء (الكينونات) الموضوعية في الفراغ. وبنفس الطريقة أخذ الرغبات والأهداف وراء التخطيط للشوارع والأنظمة المرورية كعوامل أولية. والوعي الذي من خلاله يكون سلسلة لاحقة من التطورات في المنطقة تتحول إلى مواضيع للبحث العلمي، ونتيجة لهذه السياسات التي تتبعها بلدية القدس - كما ذكر أعلاه - فإن ذلك خلق سلسلة من التطورات العمرانية في ضواحي البلدة القديمة ، تمثل في ظهور مراكز ثانوية حولها. البحث الذي يهتم بالهيئة البنائية (الشكل البنائي) والمضمون يعرف الكينونات التي يجري عليها البحث من خلال الخصائص الخارجية للفراغ ، أي شكلها وهيئتها ومضمونها وحجمها. (A .Van.Nes, 2002)

## 2-1-2 الوظيفة ( استخدام الأراضي ) :-



هذه الدراسة تقوم على أساس دراسة التغييرات في الوظائف نتيجة التغييرات في التركيبية الحيزية لشبكة الشوارع والأنظمة المرورية والفراغات العمرانية في البلدة القديمة ومحيطها. النشاطات البشرية تحدث في الفراغ المادي، والطريقة التي بها يسكن الناس ويتاجرون ويعملون ويترفهون ، أو ببساطة يتحركون في البيئة العمرانية، يحدد بالخصائص الداخلية للفراغ ، وبهذا فطرق استخدام الأراضي والطرق التي تشغل بها المباني بواسطة النشاطات الإنسانية تعرف بالوظائف. مصطلح وظيفة له الكثير من المعاني التي يجب توضيحها فيما يلي :-

الوظيفة ( استخدام الأراضي ) :-

بعد إتمام تعريف الفراغ فإنه لا بد من تعريف الوظيفة ، التي تشغل هذا الفراغ ، ذلك أن هذه الدراسة تعتمد على دراسة التغييرات التي تحدث في الوظائف، نتيجة للتغييرات في التركيبية المكانية لشبكة الشوارع ، وبالتالي تعريف الوظيفة بشكل واضح سوف يكون مهماً لإتمام هذا البحث.

الوظيفة: هي النشاطات البشرية التي تحدث في الفراغ المادي مثل السكن، العمل، البيع، الترفيه، التداوي وغيرها ، تحدد بواسطة الخصائص الداخلية للفراغ ، وبهذا فطرق استخدام الأراضي والطرق التي تشغل بها المباني بواسطة النشاطات الإنسانية تعرف بالوظائف ( أحمد خالد علام ، 1998 ) ، وهناك حركة عالمية نادت بأن يتبع الشكل الوظيفة (form folw function) وفي الكثير من الحالات تكون فيه الوظيفة مدخلاً لتصميم البيئة العمرانية بواسطة تحديد مسبق للوظائف التي ستصمم البيئة العمرانية لتأديتها ، وبالتالي الوظائف يكون لها معنى في الوقت الذي تنتج (تنشأ) العناصر (الفراغات) التي تحملها، وبالتالي فالأبحاث التاريخية تهتم باكتشاف الوظائف التي من أجلها أسست المباني التي تقوم بدراستها ، وبالتالي فمن المهم معرفة طريقة تشكيل وظائف العناصر المعمارية البارزة في المدينة ، وقيمة أي مبنى تكمن في مقدار احتضانها للوظائف، وهذه الرسالة سوف تهتم فقط في كيفية الإشغال الاقتصادي والعقلاني للفراغ في البيئة المبنية وفي كيفية تنظيم النشاطات الاقتصادية لنفسها مكانياً في المجتمع (جهاد عبد الغني، 2000) .

### 2-1-3 المدينة ووصفها :

لن يكون كافياً الاهتمام بمفهوم دقيق لعناصر المدينة ، ولكن يجب تعريف المدينة ككيونة كاملة متكونة من الفراغات أو الوظائف التي سبق تعريفها. فمصطلح المدينة واسع ومتعدد ، ويعتمد على كيفية إدراك الشخص للمدينة ، فربما يدرك شخص ما المدينة بأنها المكان الذي يوزع فيه بضاعته ، وربما يدركها آخر على أنها المكان الذي يعمل فيه ، أو آخر المكان الذي يتعالج فيه ، أو المكان الذي يعج بالحركة ويزدحم بالسيارات، والتي تملأ الشوارع الواسعة، أو المكان الذي يشتري منه متطلباته وأغراضه.

فالمدينة هي بيئة عمرانية خلقت بواسطة البشر ، وليس بواسطة عمليات بيولوجية طبيعية، وهي عبارة عن نتاج مادي للنشاطات البشرية، فعلى الأقل هل من الممكن فهم طريقة تنظيم المجتمع من خلال فهم صيغتها المادية ؟ فمن العلماء من حاول وصف المدينة كمجموعة من الأجزاء، فالمدينة هي الفكرة المتشكلة من العدد

اللانهاهي للمقاهي، الأرصفة، الإزدحامات على الأرصفة، الأروقة المغطاة أو مجموعة المتنزهات والمناطق الخضراء الصغيرة وما تحويه من كرأسي، هي المشاعر المقدسة التي صاغت الكنائس والمساجد، هي الحياة والنشاطات الاجتماعية التي تتفاعل داخل هذه الأجزاء. ( Gruen, 1964).

### 2-1-3-1 مفهوم دارون للمدينة :

دارون شبه المدينة بالكائن الحي ، لكن البيئة العمرانية ككائن حي تتطور خلال الزمن ، والتشابه الجزئي بينهما أن جميع النشاطات العمرانية مثل المواصلات، والبناء والنشاطات التقنية هي ظروف ثابتة للتطور تشبه العمليات الحيوية في الكائن الحي، وحاول دارون تشبيه تطور المدينة بنظريته للنشوء والتطور ، والقائلة بأن مجموعات الكائنات الحية تتغير بمرور الوقت بشكل أساسي نتيجة للإنتقاء الطبيعي ، وبهذا يختلف النسل الناتج وظيفية وشكلاً عن النسل السابق، ولكن ما يمكن قوله عن التطور في الكائن الحي لا يمكن قوله أو لا يمكن أن يكون كامل التشابه مع تطور المدينة ، لأن التطور في الكائن الحي هو تطور ناتج عن سلسلة غير واعية من العمليات البيولوجية الصغيرة، فهذه التغييرات هي تأثيرات لنشاطات غير بشرية.

أما المدينة فهي كائن غير حي ، والتغييرات فيها تظهر بواسطة الجنس البشري كتلبية (كتحقيق) لرغباتهم وأهدافهم ، وليس بواسطة المدينة نفسها، فلا يمكن لنا أن نقول أن البيئة العمرانية (المدينة) تتطور ولكنها تتغير كتأثير للنشاطات البشرية في المجتمع، ولهذا لا يمكننا وصف اتجاه البيئة للتغيير من خلال فهمنا (إدراكنا) للمدينة ككائن عضوي. ( A .Van.Nes, 2002 )

### 2-3-1-2 مفهوم المدينة كآلة :

وبعض العلماء الآخرين اعتبروا المدينة كآلة تؤدي مجموعة من الوظائف التي كانت السبب في وجودها ومنهم (Le Corbusier)) استخدم مفهوم الدور (houses) كآلة للعيش فيها، فالبيئة العمرانية كآلة منظمة يفترض بها أن تعمل بطريقة مماثلة ، مثل المواصلات التي تربط أماكن السكن بأماكن العمل بطريقة فعالة. وفي هذه الحالة تعتبر المدينة غير حية بعكس تصور دارون للمدينة، ولكن أن نفكر بالمدينة بأنها سكن وعمل يخلق مشكلة لأن الإنسان في الواقع يقوم بنشاطات أخرى غير هذه النشاطات ، وهي في مرات عديدة تحدث بصورة عشوائية وبدون تخطيط، فالبشر يستطيعون تغيير اتجاههم متى رغبوا في ذلك، وهم ليسوا آلة ، ويستطيعون التصرف بدافع من الرغبات وبدون هدف، ومن الأمثلة على إخفاق هذه النظرة أن الكثير من الفراغات العامة استخدمت لغير ما خطط لها ، حيث أن الجريمة انتشرت في بعضها. وبهذا يمكن الاستنتاج أن المدينة ليست آلة ، ولا يمكن فهمها كذلك، فالآلة يمكن التنبؤ بكل حركاتها ونتائجها، أما النشاطات الاجتماعية البشرية فلا يمكن التنبؤ بها ( A .Van.Nes, 2002 )

إذا كانت المدينة ليست بكائن حي ، وهي ليست بآلة ، فما هي المدينة ؟

المدينة هي كينونة غير حية ، تتغير بواسطة النشاطات البشرية داخلها، فنشاطات البشر تغيير التركيبة الحيزية للمدينة ، وفي نفس الوقت التركيبة العمرانية للمدينة تستطيع تغيير السلوك البشري (محمد أحمد عبد الله، 1981). المدينة ليست حالة ثابتة بكل مكوناتها الحيزية والاجتماعية ، ولكن هي سلسلة من التفاعلات والتغيرات، فالتغيرات في المدينة تطل كل شيء هوية المكان، تركيبة الشوارع، الميادين، الأنظمة والقوانين، العلامات الأرضية، النمط المعماري، العلاقات الاجتماعية، سلوك البشر، كل شيء في حالة تغيير مستمر هذا فيما يتعلق بالخصائص الخارجية للمدينة ( محمد أحمد عبد الله، 1981) .

أما فيما يتعلق بالخصائص الداخلية مثل تغييرات استخدام الفراغ، التصرفات البشرية، هيكلية شبكة الشوارع ، فكلها أيضاً في حالة تغيير مستمرة ( محمد أحمد عبد الله ، 1981 ) وما يهمننا في هذا البحث هو التغييرات الاجتماعية التي تحدث نتيجة لفرض تغييرات في الأنظمة المرورية ، وتغييرات في هيكلية الشوارع في مدينة القدس ، والتغييرات التي تجري على الفراغات العمرانية في القدس، وهذه التغييرات سوف نستدل عليها عن طريقة تسجيل التغييرات التي تحدث في التركيبة الحيزية للمدينة وضواحيها التي تحدث نتيجة تحولات اجتماعية واقتصادية وسياسية وثقافية. وهذه التغييرات التي تحدث تخضع لعدد من النظريات التي ستوضح لاحقاً.

## 2-2 الجزء الثاني: النظريات المستخدمة في الدراسة

### 2-2-1 المقدمة :

هدف هذا الجزء عرض النظريات المختلفة التي من خلالها يمكن الصياغة والتحكم في سلوك البشر في البيئة العمرانية ، وكذلك مناقشة العقلانيات (الطرق العقلانية) التي من خلالها يتصرف البشر بطريقة واعية أو غير واعية، بحيث أنه إذا استطاع المخطط السيطرة عليها ، فإنه يمكنه ومن خلال توفير الأشياء العقلانية للبشر

فإنهم بالتالي سيتصرفون حسب رغبات المخطط، وهنا يظهر السؤال الرئيس لهذه الرسالة حيث تهدف الى الوصول لمعرفة إذا ما كان مخطوط بلدية القدس يهدفون لصياغة سلوك المقدسيون بالطريقة التي يرغبون بها. ولعرض هذه النظريات ، فإنه يجب علينا أن ندرك أن البيئة العمرانية وشاغلها بالتأكيد يؤثر كل منهم على الآخر ، ومع ذلك فمن المناسب التعامل مع البيئة العمرانية ككينونة قائمة بذاتها ومستقلة عن الجنس البشري الشاغل لها ، مع رغباته الخاصة وعقلانيته الإستراتيجية. البيئة العمرانية تملك خصائص طبيعية وثقافية يمكن دراستها من خلال العلوم الطبيعية والبشرية والاجتماعية، المجتمع بذاته ونواتجه الفيزيائي كينونتان منفصلتان مستقلتان، التنظيمات الاجتماعية مثلها مثل وظائفها (أو كما تعمل) من الممكن فهمها وشرحها على أساس من فكرها وموادها ونواتجها الفيزيائي (المكاني)، والعكس فإن التغييرات المادية (المكانية) للكتلة المبنية (للبيئة) المبنية تستطيع أن تؤثر على مجتمع المناطق العمرانية المخططة بكثافة (حجم كبير) أين تقع (تحدث) سلسلة من الأحداث غير المتوقعة مثل الجرائم والقلق الاجتماعي وإغلاق الدكاكين توضح هذا النوع من التأثيرات. (A.van.Nes,2002)

وهذا الفصل سوف يناقش النظريات المتوفرة على البيئة المبنية، ففي كتابها (The rule and the modle) ميزت (Choay) بين نموذجين لبناء المدن الحديثة (Choay , 1969) . النموذج التقدمي يقترح تغييرات جذرية في النمط والتنظيمات للمنطقة العمرانية النامية، والنموذج الثقافي الذي فضل النمط التقليدي والتنظيمات للمنطقة العمرانية القائمة (Choay,1969)، حيث هدفت ((Choay لفهم كيفية تخطيط المدن وتصميمها من أجل وضع حلول فيزيائية للتغييرات التقنية والفكرية والسياسية وتفريقها (تمييزها) بين النموذجين التقدمي والثقافي يهتم بالتأثيرات الفكرية للنظريات العمرانية) (A.Van.Nes.2002) .

وفي كتابه القواعد الفنية لتخطيط المدن حاول المخطط (Camillo sitte) وضع قواعد للإصلاح الجمالي للمدن، حيث أعتبر هذا الكتاب نقطة تحول في تاريخ تخطيط المدن الحديثة لما سببه من بدء عهد جديد مسير للاتجاهات التقليدية والمعالجة السطحية لتكون المدن. حيث حاول (Camillo) متأثراً بالنموذج الثقافي لـ (Choay) ومبسطة له في كتابه الإجابة على التساؤل عن ماهية الأسس السليمة لتكوين المدن، وللإجابة عن هذا التساؤل أجرى دراسة شاملة موضوعها المدن الكلاسيكية ، ومدن العصور الوسطى ليكتشف بين ثناياها الأسس التي كانت متبعة فيها وخلص لما يلي (محمد أحمد عبد الله ، 1981 ) :-

1. الدعوة إلى ضرورة العدول عن المعالجة السطحية التقليدية للمدن .
  2. الدعوة إلى ضرورة ربط المباني في علاقة توافقية .
  3. تصميم الشوارع والبياديين على اعتبار أنها حيز فراغي هو في حد ذاته عنصر من عناصر المدينة .
- تميزت أفكاره بتطوير مدن العصور الوسطى معمارياً وتخطيطياً مع الاحتفاظ بالمنظر والطابع والذوق الفني للقصور ، والشوارع والبياديين ، سواء في الشكل أو الوظيفة، واستعمل المباني العامة كالكنائس لقلل المنظور خصوصاً في البياديين، وجعل تقاطع الشوارع بانحراف حتى يمكن الحصول على منظور لكل شارع، كما استعمل المستويات المختلفة تراسات ومصاطب وحوائط ساترة وشوارع ذات سلام لإعطاء طابع معماري

جميل ، والتخلص من الملل والتكرار الناشئ عن التخطيط التريبيعي أو أي تخطيط متكرر ( أحمد خالد علام، 1998) . وتخطيطاته أخذت هذا المنحى ، لأنه ادعى أن المباني في نهاية القرن التاسع عشر في الغالب لم تهتم للتركيب الفني والحيزي، وهذا العيب نتج في الأماكن التي وجدت كشيء ممل إذا لم تكن غير مريحة ، حيث أن دراساته ركزت على قضيتين أساسيتين هما : علم الفن كشكل رمزي وثقافي وكشكل نفسي ( أحمد خالد علام، 1998) . واكتشف ((Sitte)) أن الناس يستخدمون الفراغات العمرانية ذات الحياة الاجتماعية والفراغات العمرانية متشابكة بشكل كبير، وأكد أيضاً على أن المربع العمراني الجيد هو المربع الذي تقود إليه جميع الخطوط المرورية للشوارع ، وليس لشوارع أخرى تقود بعيداً من المربع ( A.van.nes.2002) . ونتيجة للثورة الصناعية والتي بسببها أصبحت المدن مشبعة سكانياً ، فإن العمرانيين المعاصرين أمثال جماعة المهندسين الذين جمعتهم رابطة أسسوها سنة 1928 لتجميع جهودهم في خدمة العمارة وتعرف باسم CIAM ( Congres interationaux darchi modern )، والتي تأثرت بالمخطط (Geddes) وفلسفته وكذلك المعماريون ((Tony Gardien و (Le Corbusier) حيث اقترحوا نظريات للكيفية التي يجب أن تنظم المدينة بها ، وهؤلاء المخططون مثلوا الإتجاه الأكثر تقدمية في العمران واقترحاتهم تكونت في فصل الوظائف، وكننتيجة لهذه الحركة الوظيفية والتقدمية ظهر العديد من العلماء الذين انتقدوا هذا التوجه، وبهذا عادت قضية إعمار المدينة للجدال والمناقشات العمرانية، حيث هدفت هذه الحركة المناهضة لفهم كيفية عمل المدينة أكثر من التركيز على تصميمها.

وفي حين أن هؤلاء المخططون المعاصرين وبعض أعضاء الحركة الثقافية حاولوا إيجاد حلول لمشاكل المدينة الصناعية و بعد الصناعية أيضاً ، كان مخططون آخرون أمثال الإخوة ((collinrow,krier brothers)) وغيرهم يبحثون لفهم علمي لهذه المشاكل. المجموعة الأولى اعتبرت المدينة المعاصرة هي المشكلة بحد ذاتها لأن تنظيماها المادية ( الفيزيائية ) لم تجب على التغييرات الأساسية في المجتمع الحديث ، واقترحت نموذجاً للحلول الفيزيائية للمشكلة محل القضية. المجموعة الثانية بحثت عن فهم لكيفية عمل المدن ومضامين ( معاني) عناصرها مستخدمة المدينة التاريخية كحالة توضيحية ، والتي فيها يستطيع الواحد تكوين أولويات عامة ، وعلمهم ينتقد العقلانية المعمارية لمجموعة التقدميين. أما ((Rossi)) فقد اعتقد أنه يمكننا أن ندرس التطور العمراني من خلال منظورين الأول الطريقة التي بها العمليات السياسية والاقتصادية والاجتماعية تؤثر على تطور المدينة، والمنظور الثاني يهتم بالهيكلية المكانية للمدينة ، أي الطريقة التي بها الهيكلية المعمارية والجغرافية تؤثر على التطور العمراني.

فأولاً المدينة تدرك كشيء من صنع الإنسان تطور تاريخياً، أجزاء من المدينة تؤخذ كظواهر صناعية ((artificals)) أو أشياء من صنع الإنسان، والتي من خلالها يمكن قراءة تاريخ المدينة ، فهي تمثل ذكريات المدينة المتجمعة ، فهي ليست عناصر فيزيائية فقط ، ولكن كينونات ذات مضامين تمثل تاريخاً عمرانياً وجغرافياً ، تحدد استمرارية المدينة وعمليات التحول فيها ( Rossi,1983) . فاستمرارية المدينة تعتمد على استمرارية هذه الظواهر وتحولات المدينة مع الزمن تعتمد على الطريقة التي تظهر بها ظواهر جديدة بتأثير

الظواهر السابقة، وبعض هذه الظواهر لها قوة بنائية (تأسيسية) للتحويلات العمرانية أو مسارعتها، وهذه الظواهر تسمى بالعوامل الأولية ، وأمثلة لهذه العوامل الأولية هي المباني التي لها وظائف مهمة مثل المعالم الحضارية المهمة، طرق المواصلات، أو قد تكون عوامل غير مرئية (معنوية) مثل الحوادث التاريخية، الخطط، القوانين، التطور الاقتصادي، وهذه العوامل تشكل أساساً لتطور عمراني إضافي ( Rossi, 1983 ).

وهذا ينطبق تماماً مع التحويلات العمرانية التي جرت وتجري في محيط البلدة القديمة من القدس وضواحيها. فكان من أهم الأحداث التاريخية التي وقعت لها هو سيطرة اليهود عليها سنة 1967 وما حملوه من مقاصد وأهداف لتهويد البلدة القديمة ومحيطها، وتحويلها عاصمة الدولة اليهودية، وما نتج عن ذلك من فرض قوانين وأنظمة وتغيير لمعالم المدينة الحضارية ، وتغيير للأنظمة المرورية والشوارع والفضاءات العمرانية ، والتأثير على التطور الإقتصادي والصراع الديمغرافي الذي تمارسه سلطات البلدية على المواطنين المقدسيون، والذي وبحسب (مثير مارغليت 2003،) في بحثه (تميز عنصري) كان عموده الفقري سياسة الحد من إمكانية قدرة المقدسيون الفلسطينيين على البناء متمثلاً في سياسة فرض عقبات لانهاية لها ، منها استصدار المقدسيون لرخص البناء فهي شبه مستحيلة يضاف إلى ذلك سياسة هدم المباني، وكل ما ذكر أعلاه يتوافق مع إعتقادات ( Rossi) بتشكيل ظواهر أثرت بشكل كبير على استمرارية البلدة القديمة من القدس ومحيطها وعلى توجيه التحويلات العمرانية والسلوكية التي تشهدها القدس (مثير مارغليت 2003،).

الوظائف داخل المباني تتغير مع الزمن ، فالتصنيفات الوظيفية لا تعتمد على الاستمرارية الفيزيائية للمباني، ولهذا فإن التصنيف الوظيفي يؤدي إلى فهم غير ملائم للطريقة التي تتطور بها المدن ، فالتصنيف الوظيفي هو تشكيل طبيعي (جميل عبد القادر اكبر، 1995). المناطق في المدن تصنف من خلال علاقاتها مع الفراغات المفتوحة، التصنيفات من هذا النوع من نظرة وصفية وهندسية ومن تصنيف الأنواع (Rossi, 1983) وبحسب (( Rossi فإن العمارة العمرانية تتشكل من فكرتين مهمتين هما : الموقع والذكريات المتجمعة (المتراكمة)، وفهمه للموقع يرتبط مع العلاقة بين المكان الخاص والمباني الموجودة فيه. عمارة المكان تقدم نفسها من خلال خصائص الوظيفة والتصنيف النوعي فهي تشكل المكان، فالمباني لا تستطيع الانتقال أو التحول إلى مكان آخر. أما العناصر الأولية فهي وحدات تعتمد على البيئة . وفكرة الذكريات المجمعّة تتشكل في المضمون المطبوع داخل الظاهرة الصناعية، من هذا المنطلق اهتم (( Rossi بالمضمون (المعنى للشكل) وفي الشكل معتمداً على الخصائص الخارجية للفراغ.

ولفهم القوى التي تقود وتوجه عمليات التحول داخل المدينة بنفس قدر فهم المضمون لعناصرها الأولية ، فعليه أخذ الاقتصاد السياسي والظروف الاجتماعية للسكان ، وهذا ما سنتبنى عليه هذه الرسالة ، حيث ستهتم برصد التطورات العمرانية من خلال دراسة الظروف الاقتصادية التي أدت لذلك.

ولقد استطاع (( Rossi توفير بعض المفاهيم التي ربما تكون ذات فائدة للبحث عن العلاقة بين بناء الطرق والتغييرات العمرانية، ومن هذا الوعي فإن بناء أي طريق أو وضع أنظمة مرورية أو تغيير الفراغات العمرانية وتنفيذها ، من الممكن أن تشكل عناصر أولية ، والتي تؤدي إلى سلسلة لاحقة من التطورات العمرانية،

(Rossi,1983) ومن هنا يظهر إلى أية درجة يحاول مخطوطو بلدية القدس توجيه التحولات العمرانية المتسارعة، والتي تظهر على البلدة القديمة ومحيطها في العقد الأول من القرن 21 ودرجة استعجالهم لهذه الظواهر من التركيز المكثف والشديد على الأنظمة المرورية ، وعلى صرامة تطبيقها على المقدسيون، ولفهم طريقة تحول هذه العوامل إلى عوامل أولية ، يجب على الدارس البحث في التغييرات التقنية والاقتصادية والسياسية في المجتمع ، في نفس وقت تنفيذ وتطبيق هذه الشوارع والأنظمة. أما (M.P. Conzen ) فقد اعتمد في تحليلاته على خريطة المدينة عبر التاريخ، فقد اعتبر أن جغرافية المدن تتكون من ثلاثة عناصر متميزة ومتكاملة في الوقت نفسه:-

- العنصر الأول هو الشوارع وأنظمتها.
- العنصر الثاني قطع الأراضي وأنماطها.
- العنصر الثالث ترتيب المباني ضمن هذه الأنماط.

وتحدد هذه العناصر بواسطة المقاييس التالية :-

- الوظيفة الأصلية .

- الظروف الاقتصادية في الوقت الذي ظهر به نمط المباني تعكس عمر وتاريخ اقتصادي واجتماعي والثقافة الواضحة والعمليات الاقتصادية مثلها مثل التغييرات الاجتماعية من الممكن توضيحها من خلال الظاهرة الإنسانية على الأرض عبر التاريخ. ولهذا فإن (conzen) عرف المدينة على أنها نظام وظيفي مفتوح بالرغم من أنها تقاد بواسطة الحاجات الإنسانية مع تطورها عبر الزمن، مفهوم (conzen) يتكون من فهم تاريخي لكيفية تطور مشهد المدينة، فعدم استطاعة أو صعوبة حصول سكان ضواحي القدس على حاجياتهم الأساسية كالتعليم والصحة وغيرها ، أدى لظهور مراكز ثانوية حول البلدة القديمة تلبى هذه الحاجيات مؤثراً على تطور مشهد هذه المدينة. ومن المهم دراسة العوامل والخصائص البصرية للمدينة والتي تؤثر على الإدراك البشري للبيئة ( M.P. Conzen,2001 ) .

وبحسب ((Kevin lynch)) في كتابه صورة المدينة ، فقد حدد خمسة عناصر أو مكونات للشكل الحضري وهي المناطق، الممرات، العقد، الحواف، المعالم المميزة والتي من خلالها يمكن للناس أن يدركوا شكل المدينة. فالممرات هي الخطوط التي يتحرك عبرها الناس، والعقد هي مركز النشاط ، وهي عبارة عن تقاطع الممرات أو نقطة تمركز مثل مراكز المواصلات، والحافة هي حد خطي يفرق بين منطقة وأخرى ، وقد تكون الحافة عبارة عن صف مباني يشكل الحد الخارجي لمنطقة أو شارع مرفوع يفصل بين جزئين من مجتمع المنطقة، وهي جزء متوسط كبير من المدينة يشترك بخواص مشتركة ، تعطيه هوية معينة ، أو تفيد بالإيحاء بالإتجاه. العلامة المميزة وهي عنصر مكاني مثل الأبراج والبنائيات والعلامات والجبال أو التلال ، والتي قد تكون علامة مميزة ، والتي تساعد في تعريف وتحديد الاتجاه .

كما وضع ((Lynch نظرية المكان حيث عرض مبادئه الرئيسية لتصميم الفراغات التي تحتويها المدينة وهي:-  
(Lynch.k,1960)

1. الوضوح للصورة الذهنية للمدينة والموضوعة من قبل مستخدمي الفراغات.
2. الهيكل والهوية للنمط المنسجم والمدرک للكتل الحضرية والمباني والفراغات.
3. التصور الذهني : إدراك المستعمل أثناء حركته وكيفية إدراك الناس لمدينتهم.

ويمكن تحليل الفراغ بشكل متسلسل ، واستخدام الرسومات للتعبير عن الإحساس أثناء الحركة في الفراغ، حيث عبر عن المحتوى النفسي لظاهر المدينة بالإضافة إلى دراسة المكان والصورة الذهنية، وعن العلاقة بين العنصر والحركة ، وعن الحدث الناجم عن الوصول أو المغادرة لفراغات المدينة ، فقد تم التعبير باستعمال ورسم التسلسل المنظوري عن التناقضات والتغيرات والتحويلات ، أو التأكيد على التأثيرات القوية للبعد الثالث في مستوى نظر الإنسان ، وعلى الانحرافات والبروز والارتداد، إن الصورة الذهنية للبيئة الحضرية أسهمت في توفير تحليلات بصرية وتصميمية (جهد عبد الغني، 2000 ) ، وهذه الرسالة ستحاول رسم صورة ذهنية متسلسلة للتحويلات العمرانية في القدس وشوارعها وفراغاتها عن طريق تحليل ذلك بواسطة الصور ، وكذلك للتعبير عن المحتوى النفسي لهذه الظواهر التي تشهدها المدينة.

بعض المخططون حاولوا أن يبينوا أن الشكل والفراغ يتأثران بعوامل أخرى غير فيزيقية مثل ( Rappaport ) الذي أوضح أن هناك عوامل أخرى ثقافية تسهم في التشكيل العمراني ، مثل المقياس والعمر والتعليم والمهارات ومتغيرات اجتماعية، قيم دينية أو اجتماعية ، وكذلك التغيير في أنماط النشاطات (Rappaport,1997 )، فمشهد مدينة القدس التاريخي والفريد هو ناتج عن تزاوج العديد من الحضارات والديانات خصوصاً الديانة المسيحية والإسلامية، وما التحويلات التي تشوه هذا المشهد الفريد إلا محاولة من قبل سلطات البلدية لهويد المدينة ، في محاولة منها لإعطاء هذا المشهد الوجه اليهودي.

## 2-2-2 النظريات التي تربط المجتمع بالفراغ :

سوف يركز هذا الجزء على النظريات التي تتعلق في العلاقة بين البيئة المبنية ووظائفها ، والعلاقة التبادلية بين المجتمع وناتجه المكاني ، والتأثير الاجتماعي لهذا الناتج على المجتمع ، فقد استخدم المخططون والعلماء الدراسات المقارنة لتركيبات الأساطير، صلة القرابة، الروايات الحقيقية والخيالية ، وغيرها من أجل توقع هيكلية المجتمع الأساسية، المجتمعات تنشأ نتيجة للتشابه بين هيكلية الجماعات ، وهذا التشابه غالباً يكون الإيمان والمعتقدات ، وكذلك التكامل بينهم، هذا التكامل الذي يكون أساسه الفروقات ، مثل تلك الناتجة عن تقسيم الجهد ( Durtkeim, 1984 ) . فمدينة القدس وتحديداً بلديتها القديمة نشأت وتطورت عمرانياً متأثرة خصوصاً بالروايات الدينية حولها ، التي حددت هيكلية مجتمعها الأساسي ، وما الأحداث والصراعات التاريخية عليها إلا نتاج للاعتقادات الدينية، والتحويلات العمرانية التي ظهرت خلال سيطرتهم عليها إلا نتيجة لهذا الإيمان. ويمكن تعريف الهيكلية البنائية للمجتمع بأنه تفاعل فلسفي بين قوى المباني ( الكتل ) والفراغ الداخلي الذي يحوي



النشاطات الإنسانية المختلفة ، وبين الفراغات المحيطة التي تحوي أنظمة الحركة ، والتي بدورها تعكس العلاقة بين الإنسان والطبيعة ، وما بين الإنسان والبيئة المحيطة (جهااد عبد الغني، 2000) . فهذا النسيج العمراني الفريد والتميز للبلدة القديمة بساحاتها وفراغاتها وتقسيماتها وشوارعها وطرقها ، نتيجة لهذا التفاعل الفلسفي القوي والشديد بين أماكنها المقدسة كالمسجد الأقصى وكنيسة القيامة، وما استمرار التفاعل الاجتماعي والرابط القوي بين المجتمع المقدسي، وهذه البلدة إلا نتيجة حتمية لهذا التفاعل الإيماني والروحي بين هذا المجتمع والمسجد الأقصى ، برغم كل المغريات والمعوقات التي تفرضها عليهم سلطات البلدية.

## 2-2-2-1 نظرية Alexander في الهيكلية العمرانية :

قال ((Alexander أن المدينة ليست شجرة (Alexander,1966) ، وحاول تفسير عدم قدرة الكثير من المدن على تآدية وظائفها التي صممت من أجلها، وفي دراساته ميز بين المدن الطبيعية ، والمدن التي نشأت نتيجة للتخطيط لها. المدن الطبيعية هي المدن التي ظهرت بشكل طبيعي على مر السنين، أما المدن المخططة فهي المدن التي ظهرت بناءً على دراسات بواسطة المخططون. المدينة الطبيعية تأخذ الشكل نصف الشبكي ، وتختلط فيها الوظائف وتتقاطع بها المناطق المختلفة ، ولها شبكة موصلات معقدة جداً، والمناطق المختلفة متداخلة ومتكاملة بشكل جيد ، وهيكليتها تساعد على تطور المدينة الاقتصادية والأمان وخط الحياة. أما المدن المخططة فهي التي تأخذ شكل الشجرة ، حيث فصلت فيها الوظائف والمناطق المختلفة، ومنها المدن الحدائقية، ويعلل الكثير من العلماء هذه الظاهرة بمحدودية العقل البشري الذي لجأ لفصل الوظائف ليستطيع القيام بمهمة التخطيط.

وفي كثير من الأحيان دمج ((Alexander التنظيمات المكانية للمدن مع التنظيمات الوظيفية للمجتمع، وكان Alexander)) واضحاً بالنسبة للنقص في التطابق بين التنظيمات الهيكلية للمدن المخططة والتعقيدات الوظيفية للمجتمع، وأوضح أيضاً أن الناس يستخدمون ويحافظون على نظام شبكة معقد للاتصالات فالمجتمع ليس شجرة. وأسهم أيضاً في تطوير مفهوم لفهم كيفية أن المجتمع ينتظم ، وكيفية تفاعله مع الأنواع المختلفة لمناطق عمرانية مخططة (A.Van.Nes,2002) . ومن دراسة النسيج العمراني للبلدة القديمة نجد أنها مزجت بين هذين النوعين، فهذه البلدة تطورت طبيعياً على مر مئات السنين ، ولكن التخصيص الواضح في أسواقها ( سوق اللحامين، سوق القطنين، وسوق الذهب) وغيرها، وإن كان بمقياس صغير نظراً لحجمها يدل على أنه يوجد من خطط لهذه البلدة ، ولكن عدم الفصل الواضح بين هذه الوظائف وإختلاطها وتقاطع المناطق المختلفة وشبكة الطرق المعقدة فيها تدل على التطور الطبيعي لها.

## 2-2-2-2 نظرية Space syntax theory :

قام Hillier)) بتطوير نظرية شاملة للفراغ والمجتمع تعتمد على المبادئ المهمة من علم الاجتماع في الفراغ العمراني. حيث استطاع Hillier)) وطلابه تطوير نظرية لا تعتمد على خلفية الباحث الثقافية ، ولا على

نظريات محددة في إدراك علم السلوك، والنظرية تقوم على قياس الصيغة المكانية للبيئة المادية لمجتمعات مختلفة، ونتيجة هذه القياسات يمكن مقارنتها لأوصاف كمية الطرق التي بها مجتمع معين يستخدم هذه الفراغات، وهذه النظرية تحتاج إلى حالات دراسية. ونتائج تحليلات التركيبة المكانية يمكن مقارنتها مع النتائج التي يحصل عليها من طرق كمية ونوعية ، طريقة تركيب الفراغ نجحت في تطوير طرق بحث بقياس ومقارنة الخصائص الداخلية للفراغ ، وبالاعتماد على أبحاثهم مع الخصائص الداخلية للفراغ استطاعوا أن يضعوا صيغاً عامة عن كيفية عمل البيئة المبنية ونظريتهم لسلسلة الحركة الطبيعية الاقتصادية تبسط أنواع دراساتهم التي اقترحوها.

وبهذا وفر (Hillier) تفسيراً جديداً للطرق التي تعمل بها البيئة المبنية، في البداية قاموا ببحث مجموعات صغيرة مختلفة من المستوطنات ، ودرسوا خصائصها المشتركة ، وأدركوا وجود خصائص هيكلية تحدث بشكل متكرر في جميع هذه المستوطنات. كل بناية لها على الأقل فراغ داخلي وفراغ خارجي ، ولها مدخل، هذه الوحدة الأساسية تدعى خلية، الخلية الأساسية هي عبارة عن وحدة مكانية. والفراغ الخارجي بين البنايات يتكون من عدة فراغات، فراغات الشوارع وفراغات المباني العامة، وهذه الدراسة ستقوم على تحليل الضواحي المحيطة بالبلدة القديمة كحالات دراسية في محاولة لإيجاد التشابه بين التحولات العمرانية للوصول لفهم أهداف ومقاصد مخطوط البلدية. ومبادئ التنظيمات المكانية تستخدم لشرح طريقة ما ، فالمستوطنة المدارة جيداً تملك نظاماً مكانياً ذا قيم تكاملية عالية، ومركزاً مزدحماً يقلل طول الرحلة داخلها، فإذا ما نجح مخطوط بلدية القدس بزيادة طول الرحلة للوصول للبلدة القديمة ، فهم بذلك يقومون بإضعافها كمركز لضواحيها. وبحسب (Hillier) فإن المدن هي أكبر الظواهر الصناعية وأكثرها تعقيداً والتي أنتجها الإنسان، فيزيائياً. المدن هي عبارة عن إسكانات من المباني مرتبطة بواسطة الفراغ والبنية التحتية، وحتى المباني فهي تملك فراغ في داخلها، ففي اللحظة التي قام اليهود ببناء الجدار ، ومنع سكان الضفة من الوصول إليها ، أدى ذلك لإضعاف مدينة القدس اقتصادياً ، مما أفقد البلدة القديمة مكانتها كمركز وكمدينة لمجتمعها ، وأدى بهم تطوير مراكز بديلة في ضواحي البلدة القديمة لتقوم بهذه الوظيفة. ووظيفياً المدن تدعم الإقتصاد، الإجتماع، الثقافة، والعمليات البيئية وهي نتاج فيزيائي للنشاطات البشرية ، وطريقة تنظيم المجتمع ونتاجها المادي يحدد ظروف النشاطات في المجتمع.

وتتشكل نظرية space syntax من تسجيل جميع الفراغات المفتوحة بين البنايات والجدران، وفي وقت لاحق خلق نموذج لهذه الفراغات، وتحديد هوية الفراغات ذات الصلة الواضحة يعتمد على طريقة فهم المدينة، وفي الأساس فإن نوعين من التمثيل يستخدمان في تحليل البيئة العمرانية الفراغ المحذب convex space والمحاور الخطية Liner space، وبسبب حجم المدينة فإنها ستخضع للتحليل الخطي. قوانين التنظيمات المكانية تستخدم لشرح الطريقة التي بها تتجه المدينة -التي تؤدي دورها بشكل جيد- لتأسيس نظام مكاني سطحي ، أي الذي تقل فيه طول الرحلة مع قيم تكامل عالية، وأكثر من ذلك تتجه هذه المدينة ليكون لها مركز مزدحم يقلل طول الرحلة داخل نظامها، وكذلك تتجه المدينة لتغطية معظم مناطقها خطوط محورية طويلة، وبهذه الطريقة تتجه الحركة لتصبح فعالة بقدر الإمكان بواسطة تقليل معدل طول الرحلة للحد الأدنى، والدراسة اللاحقة

للمواصلات العامة تبين بوضوح الأهداف الحقيقية للمقصود بإطالة طول الرحلات من ضواحي البلدة القديمة وإليها. وهذه القوانين للتنظيمات المكانية أسهمت في بناء نظرية للشكل الذي تعمل فيه البيئة المبنية الخاصة الأولى للوظيفة العامة هي إدراك المدينة.

المدن تقاد وظيفياً وهيكلية، والمدينة المعقدة ككل يجب أن تفهم من خلال أجزائها، الخصائص الكلية للمستوطنة يمكن حسابها بواسطة حساب قيم التكامل للخطوط المحورية، فالخطوط المحورية ذات التكامل العالي تملك إتصالية عالية، والخطوط المحورية ذات قيم التكامل العالية تتماشى مع قيم الإتصال ، وتكون موجودة في النظام الأكثر قدرة على الإدراك، حيث القدرة على فهم المدينة يعتمد على الطريقة التي بها يستطيع الشخص فهم هيكليتها الكلية، حيث تسمح للشخص بتوجيه نفسه بواسطة الحركة من كل مكان إلى كل مكان آخر.

الخاصية الثانية للوظيفة العامة للبيئة العمرانية هي وظيفتها، حيث تم التعامل هنا مع القوانين التي تتماشى مع قوانين العلاقة السببية من المجتمع للعمران ومن العمران للمجتمع، وأكثر من ذلك فإن الحركة على الشبكة نفسها تؤثر على توزيع استخدامات الأراضي، فالمحاور التي لها قيم تكامل عالية هي المحاور التي يتحرك عليها معظم الناس، وهذا يؤثر على الأماكن التي تتواجد بها الدكاكين (أو تصنع الدكاكين نفسها عليها)، وطبيعياً يتجه أصحاب الدكاكين لوضعها في الأماكن التي يتحرك عليها معظم الناس (Hillier,1996). ففي اللحظة التي استطاع مخطو بلدية القدس تخفيض الحركة داخل البلدة القديمة ومحيطها بواسطة بناء الجدار أو الأنظمة المرورية الصارمة، بدأ تجار القدس وبعض السكان الآخرين بإيجاد أماكن لدكاكينهم في الضواحي بعيداً عن البلدة القديمة، ومن هذا نستنتج أن التركيبة الحيزية هي المولد الأساسي لحركة المشاة، ونظرية الحركة الطبيعية تستطيع الإجابة لأية درجة، توزيع النسيج العمراني يولد ويجذب الحركة وعملية الحركة الاقتصادية الطبيعية تفسر الدور الذي تلعبه الدكاكين كجاذب لزيادة حركة المشاة يبدو أن الحركة (movement)) ، الجذب ((attraction))، التركيبة ((configuration)) تكون الخصائص التي تستطيع تفسير العلاقة بين التصميم المكاني والمادي للمدن بحسب وظائفها. (Hillier,1996) فالتركيبة المادية للشبكة متغيرة مستقلة مبنية على الحركة والأشياء الجاذبة، والتركيبة العمرانية تقرر المواقع الوظيفية التي تؤثر في المقابل على الحركة، لكن قيم التكامل المحوري لا تتماشى بالضبط مع مناطق التسوق، حيث أن المسافة المترية لها دور أيضاً. فالخطوط المحورية التي يستطيع الناس الوصول إليها أكثر من غيرها هي الأكثر جذباً لمعظم الحركة الطبيعية والإسكان في تلك المناطق من خلال المسافة المترية القصيرة.

ومقدار سهولة البحث، التحري، الاستكشاف، وإيجاد الدكاكين وتقرر أين تضع الدكاكين نفسها على الشبكة العمرانية، وهذه الظاهرة الموجودة تسمى ((Locally accessible catchment area))، وهي تغطي المركز المكاني الأكثر فعالية للدكاكين والمحلات التجارية ، والتي تمكن وصول معظم الزبائن إليها. المركزية ليست حالة ساكنة ، ولكنها سلسلة عمليات في كل الخصائص الوظيفية والحيزية (Hillier,1996) . وهذا يتماشى مع تشتت وانتقال المركز في البلدة القديمة للضواحي. وبذلك ليست جميع شوارع التسوق جاذبة، وعلى كل حال يبدو أنه يوجد تماشٍ قوي بين الحركة المحلية الطبيعية ، وبين سيطرة الدكاكين في المنطقة المحلية

وبتغيير التركيبة فإن مراكز التسوق تتغير ، والمركز الحقيقي يضمن أن يكون الوصول لكل شيء ضمن أقصر مسافة متريّة.

فمصطلح (centrality live) هي وسيلة لتحديد المواقع التي سوف تريح فيها الدكاكين والمحلات التجارية من الحركة ( Hillier,1996 ) . الأبحاث تثبت أن المنطقة ذات القدرة على النمو والتطور هي المنطقة التي قدرة الوصول إليها عالية ، وقيمتها التكاملية عالية أيضاً في تحليلها المكاني، والأبحاث تثبت أيضاً أن المناطق ذات قيم التكامل القليلة ، والتي تمتاز بالفرغات المنفصلة مع الانحلال المرئي للشبكة العمرانية ، ومع العدد القليل من المداخل للإسكانات ، فإنها في الغالب تتأثر بالجريمة والاستخدام الخاطئ للمجتمع لها، وهناك المراقبة القليلة للمجتمع في هذه الأماكن، والتحليل المكاني يستطيع المساعدة في فهم المناطق الإسكانية السيئة وأسباب الاستخدام الاجتماعي الخاطئ لمنطقة معينة، وبهذا فنظرية (( space syntax تستطيع شرح أسباب الجريمة والقلق الاجتماعي من قيم التكامل (وإذا علمنا أن مستوى الجريمة والمخدرات في البلدة القديمة عالٍ ( Welfare,2004) ويعنى ذلك أنها تشتت).

وبحسب (( Hillier الفراغ له قوانينه الخاصة به ، ويبدو أنه يؤثر على السلوك البشري ، ونظرية ( space syntax تجعل الشخص قادراً على فهم أن المعاني التي توفرها البيئة المبنية هي فيزيائية ، في حين أن نهاياتها هي وظيفية ، وليست العكس ( Hillier 1996) . وبخصوص الطرق التي بها المناطق العمرانية المتكاملة مكانياً تؤثر على مستقبل السلوك البشري، فإن نظرية سلسلة الحركات الطبيعية الاقتصادية قادرة على التنبؤ بالحركة ومواقع النشاطات الاقتصادية في هذه الأنواع من المناطق، والسبب في ذلك هو أن الرغبات البشرية غير غامضة عندما نأتي للحركة ومواقع النشاطات الاقتصادية (Hillier,1996) .

وبخصوص الحركة فإن الشخص يسلك الطريق القصيرة ، أو الطريقة الأسهل عند الحركة من كل مكان إلى كل مكان فالنشاطات الاقتصادية في القدس حالياً (2006) تتجه لوضع نفسها على الشوارع المتواجدة في الضواحي ، التي يستطيع الناس التحرك عليها بسهولة ، خصوصاً الشوارع ذات المواقع الإستراتيجية في الضواحي ، ورغبات سلطات البلدية المنفذة عن طريق مخطوطها في تفريغ البلدة القديمة تظهر عن طريق مسارعة البلدة لتطوير هذه الشوارع عند بدء نشوء النشاطات الاقتصادية عليها الذي يتحرك عليه معظم الناس، والذي له موقع استراتيجي مثالي. فنظرية الحركة الاقتصادية الطبيعية والمركزية ترتبط بصلة وثيقة مع أهداف هذا البحث، إذا كانت مشاريع المواصلات التي تنفذها بلدية القدس ، وكذلك الأنظمة المرورية تغيير الظروف المكانية لمنطقة البلدة القديمة فكيف يؤثر ذلك على توزيع الدكاكين؟

ومن استنتاجات نظرية (space syntax) أنه إذا ما قامت جهة معينة بتقليل عدد الشوارع التي تتصل بشوارع التسوق الرئيسي أو منطقة المركز فإن قدرة هذا الشارع أو هذه المنطقة سوف تقل، والبلدية تعتمد لعمل ذلك عن طريق خلق صعوبات تقلل من استخدام سكان الضواحي لهذه الشوارع. وفي النتيجة فإن نظرية (space syntax) تستطيع أن تشرح وتتوقع الظاهرة بشكل مستقل عن النشاطات في المجتمع نفسه،

فهي مستقلة عن المحيط الثقافي بغض النظر عن الفروقات بين المدن المخططة والمدن ذات النمو الطبيعي. فماذا نشاهد بشكل مجرد أثناء سيرنا في بيئة عمرانية؟ وما هو سهل لوضع أسماء عليها هو ليس أكثر من الخصائص الخارجية للفراغ، لكن نظرية (space syntax) تشرح أيضاً الخصائص الداخلية للفراغ أي أنه يصعب التكلم عن العلاقة المعقدة، ويصعب إدراكها بدون طريقة التحليل الحالية وهدفها تمثيل العلاقات الحيزية غير المشتتة بطريقة منطقية، فالتنظيمات الاجتماعية لمواقع الوظائف في البيئة العمرانية سوف تفحص، وتفسيرات للتحليلات الوظيفية والمكانية سوف توضح من نظريات للتصرفات البشرية.

مرة أخرى فإذا كان هدف نظرية (space syntax) شرح تأثير الوظيفة والمكانية على التغييرات الفيزيائية العمرانية، فإن البيئة المبنية تدرك كمجموعة من الفراغات المشكلة لصيغة نظام مكاني يؤثر عليه كل تغيير فيزيائي في البيئة العمرانية. وبشكل واضح وكاف فإن المسببات تحدث قبل آثارها، ولهذا فمن المناسب تحديد المسببات للحوادث لنستطيع شرحها (Hillier, 1984). وهنا يظهر أن التطورات العمرانية التي تجري في السنوات الأخيرة (2000-2006) هي بتوجيه واع لمسببات يقوم مخطوط البلدية بخلقها على أرض الواقع، وفي الأساس تنظر نظرية (space syntax) للتغييرات العمرانية كتغييرات في صيغة النظام المكاني، الحركة الإنسانية وإشغال الناس للفراغ، يوضح الخصائص الوظيفية للطرق التي استخدم الفراغ لها، ومن هذا الإدراك فنظرية (space syntax) تبحث عن تفسيرات سببية للتغييرات في البيئة التي تعتبر لحد ما كجسم، وكذلك الطريقة التي تؤثر بها هذه التغييرات على النشاطات البشرية في المجتمع من خلال التغييرات الوظيفية. وفي المبدأ تبحث نظرية (space syntax) عن تفسير للعلاقة بين الشكل البنائي، والوظيفة وقوتها التفسيرية ترتبط بالعلاقة السببية بين الأثر والمسبب. وتفسيراتها للعلاقة بين بناء الطرق والأنظمة المرورية والتغييرات في الفراغات العمرانية، والتغييرات العمرانية تبدو واقعية، فهي تقوم على فلسفة أن بناء الطرق الجديدة يفيد الحركة والنمط الوظيفي في المدينة، وذلك بأن المدينة تتكون من مجموعة من الفراغات التي تشكل صيغة منظمة، والتي من خلالها يتحرك الناس، ويشغلون أجزاءً منها. التغيير في (فيزيائية المدينة) الهيكلية مثل زيادة طريق أو فرض قانون مروري جديد، يتضمن التغيير في طرق الحركة الموجودة، وبالتالي تغيير الأشغال الوظيفي. وبهذا يظهر أن نظرية ((space syntax تبحث عن إيجاد تفسيرات للتكامل (للترابط) بين الشكل الفيزيائي ونمط السلوك البشري، والذي يعرف من خلال الحركة والأشغال ولأية درجة يرتبط للعلاقات الداخلية للفراغ (الفراغات بين الكتل المبنية).

فمخطوط بلدية القدس، وفي سعيهم لتغيير الصيغة المكانية للشبكة العمرانية في محيط البلدة القديمة عن طريق إنشاء طريق جديد أو فرض نظام مروري جديد، أو عن طريق فرض قيود على إمكانية وقوف السيارات، إنما يحاولون تغيير السلوك البشري لسكان القدس بشكل واع يمكن من تغيير القيم التكاملية لمناطق معينة، ورفعها في مناطق أخرى، وفي حالة البلدة القديمة ومحيطها، تشتتت البلدة القديمة والحط من قيمتها لصالح الضواحي. وهنا يظهر السؤال: هل يكفي بناء طريق جديدة أو وضع نظام مروري جديد لظهور تغيير في نظام التركيبة المكانية في البيئة العمرانية؟ وبالتالي إحداث تغيير في مواقع الوظائف في المدينة، والقوة

التفسيرية لنظرية (space syntax) لا تستطيع أن تتكون من شيء أكثر من كونها وسيلة لتحديد الشروط الضرورية لحدوث ظاهرة من هذا النوع، فوصلة طرق جديدة تؤدي إلى تغييرات في نظام تركيبية المكان المعين وبعض خصائصه أيضاً، فهي بهذا توضح الظروف الكافية للتغيير في البيئة المبنية.

ولإثبات أن طريق حركة جديد أو قانون مروري جديد أثر على المناطق العمرانية ، فالشخص أولاً

يسجل حدوث تغييرات وظيفية معينة في البيئة العمرانية كأثر لذلك، وأكثر من ذلك فإنه يفترض بأن هذه التغييرات حدثت نتيجة لبناء الشارع الجديد ، أو القانون المروري الجديد ، ويقوم بعد ذلك بتقويتها بواسطة البحث التجريبي ، يقوم بتسجيل التغييرات في الوظائف والحركة خلال شبكة الشوارع ، وأيضاً بواسطة تسجيل التغييرات الظاهرة في وضع ما قبل وما بعد تنفيذ الشارع أو تطبيق القانون المروري، وهذه هي المنهجية التي سنتبعا هذه الرسالة ، حيث ستقوم بتسجيل التغييرات العمرانية في ضواحي القدس ونسبتها للإنظمة المرورية التي تفرضها بلدية القدس على البلدة القديمة ومحيطها.

## 2-2-3-2 : نظرية structural city analyses

وهي تهدف لفهم المضمون المرتبط مع المسبب، وذلك عن طريق الاهتمام بالشكل البنائي والوظيفي، حيث اهتمت هذه النظرية بالخصائص الخارجية للفراغ، وهي لتحقيق ذلك تفترض مسبقاً منهجاً تفسيرياً. أي تفسير للتغييرات العمرانية يتطلب تحديد أسبابها ، ولهذا الهدف فإنه من المهم تحديد التأثيرات المرغوبة وغير المرغوبة للخطط المقترحة. إن استخدام نظرية (structural city analyses) للبحث في البيئة العمرانية يتطلب فحص الشكل البنائي مثله مثل التاريخ الاجتماعي، وعلاقتها التبادلية تسمح لتفسير التكامل بين الشكل البنائي والمضمون، إذاً وبحسب ذلك إذا ما اعتبر الشخص الأنظمة المرورية كعنصر أولي ، فعلى الشخص إذاً أن يبحث عن جهة الأهداف والرغبات المرتبطة بها عندما تظهر للوجود ، ومن الجهة الأخرى عليه تفسير المعلومات المتصلة بالموضوع من التاريخ العمراني والاجتماعي ، وبالتحديد في فترة تطبيق الأنظمة المرورية، وبهذا يتطلب البحث المستخدم لنظرية (structural city analyses) منهجاً تفسيرياً.

فالأنظمة المرورية المطبقة تفهم كعنصر أولي تؤدي إلى تشكيل تطور إضافي في المنطقة العمرانية والخصائص العقلانية تفسر الطريقة التي بها التغييرات السياسية والاقتصادية والاجتماعية والفنية في المجتمع تؤثر على الأنظمة المرورية كعناصر أولية. والتفسيرات التي توفرها نظرية ((structural city analyses)) يبدو أنها تعتمد على طرقها في شرح التغييرات في خصائص الفراغ الداخلية، فإذا كان البحث من خلال (( structural city analyses)) يتكون من منهج تفسيري، فمن أجل فهم مكونات البيئة العمرانية على الشخص أن يدرك المضمون والرغبات للظاهرة المصطنعة الموجودة، وتحديد الأسباب والمضامين خلف المسببات لوجود المنطقة العمرانية رتبتهما وشكلها تؤثر على إنتاج العناصر الأولية والظواهر الأخرى.

وبخصوص العلاقة بين التغييرات العمرانية فتفسيرات ((structural city analyses)) لها في حالة البلدة

القديمة ومحيطها ربما تمثل نفسها بالموقف الفلسفي كما يلي :-

1. الأثر: النمط الفيزيائي للمنطقة حول البلدة القديمة يتغير مع الزمن متأثراً بسياسة المواصلات لبلدية القدس.

2. المسبب: الأنظمة المرورية وخطط بلدية القدس للمواصلات ، وبناء الطرق الجديدة التي تقوم بها هو الذي شكل هذا التطور للمنطقة حول البلدة القديمة.

فهذه العناصر كلها شكلت عوامل أولية وبدورها شكلت الإنتاج، الموقع، المظهر والاتجاه للظواهر العمرانية الجديدة، وأكثر من ذلك التغييرات الجزئية في المجتمع إلى حد ما تتفاعل مع البيئة المبنية مؤثرة على إنتاج العوامل الأولية والظواهر الأخرى.

وبدعم من نظرية ((structural city analyses فإنه ومع زيادة الوعي لمخططي بلدية القدس لهيكلية الظواهر التي يعمدون لخلقها ، فإنهم سيمثلون القدرة على تكوين عمليات تحويل تمكنهم من السيطرة على الظواهر الاجتماعية والاقتصادية التي تجري في البلدة القديمة ومحيطها وضواحيها ، وبهذا إعطاء البيئة العمرانية إتجاه تطور محدد. وذكر ((Rossi أيضاً في كتاباته ظهرت عدة مرات الفرضية أن المدينة شيء من صنع الإنسان والهدف هو أصل الظاهرة، فحين تنتج الظاهرة فإنها تكون مبنية على الهدف الذي يرغب به المخطط، ومن هذا فإنه يمكن للمخطط إنتاج ظواهر وعوامل أولية تحقق أهدافه.

وهذا ما أكد عليه (Vonwright) من خلال مفهومه التعمديه ( فعل الشيء بقصد، بتعمد ) (

intentionality)، فهو يفسر الظواهر بتحديد الهدف أو الغاية الموجودة بها (، 1971) (Vonwright طبيعياً تظهر العناصر الأولية قبل أن تكيف الهيكلية العمرانية نفسها إليه، وتحليل المناطق العمرانية يجعل من الممكن تعقب العناصر الأولية.

((Artifacts = العنصر الأول : شيء من صنع الإنسان له أهمية خاصة ، وهو نتيجة مادية تكون ناتجة عن فعل خارجي، ومن هذا الوعي فإن الشخص يستطيع حتى القول بأن العناصر الأولية تشكل المناطق العمرانية. فالقوة التفسيرية لنظرية ((structural city analyses تعتمد على كل من العوامل البشرية مثل المقاصد، الأهداف وأيضاً على التحولات الفيزيائية للبيئة العمرانية، فالمقاصد الإنسانية والأهداف والحوادث الفعلية غالباً ما ترتبط مع بعضها البعض، فهي تتفاعل بتردد واضح، وبهذا يجب البحث عن الأهداف والمقاصد كشروط ضرورية لتطور ظاهرة عمرانية ، وهذا ما تهدف إليه هذه الرسالة ، وهو معرفة أهداف مخطوط بلدية القدس تجاه البلدة القديمة، وكذلك الطريقة التي تؤثر بها ظاهرة من هذا النوع على التطور العمراني للمنطقة، فالوظائف في نظرية ((structural city analyses تلعب دوراً من خلال تأسيس الظواهر العمرانية ، ولكن تصنيف الوظائف للظواهر العمرانية ليست دقيقة بسبب التغيير المستمر للظواهر خلال الزمن وما يبقى ثابتاً هو الملجأ الفيزيائي ، أو الشكل ومظهرها يجب أن يفهم من خلال الأهداف خلف وظيفتها الأصلية.

## 2-2-3 العقلانيات التي تضبط سلوك البشر (عقلانية السوق والعقلانية الاجتماعية) :

وفيما يلي سنناقش تصرفات (سلوك) البشر في البيئة العمرانية إذا فرض عليهم ظروف بواسطة الناتج المادي للخطط المقترحة، وهذا سيقود إلى أن البشر يتصرفون ليس فقط من خلال العقلانية السياسية وعقلانية الوسائل ((instrumental وعقلانية الإتصالات ، ولكن أيضاً من خلال عقلانية السوق والعقلانية الاجتماعية (A.Van.Nes.2002). عقلانية السوق تعني أن البشر يتصرفون بهدف تحقيق أكبر ربح ممكن، أي بأية طريقة يحدد أصحاب الدكاكين والمحلات التجارية مواقع أعمالهم (A.Van.Nes.2002)).

العقلانية الاجتماعية تهتم بالخصائص الثقافية، أي الطرق المختلفة التي تستوطن من خلالها المجموعات المختلفة مناطق مختلفة في البيئة البنائية، فهذا يهدف لتعريف وسط نظري يفسر التصرفات البشرية كرد فعل لتنفيذ الخطط المقترحة في المستعمرات، فهذا الجزء النظري يهتم بالسلوك البشري بعد تنفيذه، ففي بعض الحالات الخطة المقترحة تشجع نوعاً معيناً من الأفعال البشرية actions على سبيل المثال التطور الاقتصادي، ولكن في حالات أخرى يقوم المخططون وسلطة التنفيذ بوضع عوائق وتحديات لاستخدام الأرض بالقرب من الشوارع الجديدة ، وبذلك تحد من التطور الاقتصادي أو العمراني، فمثلاً بلدية القدس ومخطوطها عند تخطيطهم للطريق الدائري الذي يمر في جبل المكبر ، فإنهم خططوا مستواه ليكون أعلى من شوارع القرية بثمانية أمتار ، وبذلك لا يكون هناك أي اتصال بين هذا الشارع وأراضي القرية ، بحيث لا يسمح بأي تطور عمراني واقتصادي حوله ، بالإضافة لكونه حافة (حداً) لا يستطيع أهل القرية التطور خارج حدوده، وبهذا يكون محدداً لتوسع القرية العمراني شرقاً. ويمكننا دراسة السلوك البشري من خلال العقلانية الاجتماعية وعقلانية السوق والتي سوف تفحص العقلانية للتصرفات البشرية في البيئة المبنية معطية مواقع وظائفها.

ومن أجل اكتساب فهم للتصرفات البشرية بعد تنفيذ المشاريع أو تطبيق الأنظمة المرورية فعلى الشخص أن يهتم بالوضع محرراً من القوانين، القواعد، الإتجاهات، والتنظيمات (A.Van.Nes,2002) . القواعد والقوانين والتنظيمات يجب أن تعتبر مقيدات موجودة للطريقة التي يحتل بها البشر الفراغ، الإستراتيجيات لتحديد مواقع المحلات التجارية والشركات تأخذ هذه الخصائص في الإعتبار، وذلك لأنها تهدف لفهم هيكلية الطرق التي بها التصرف البشري الذي يظهر ويبين العقلانية الاجتماعية وعقلانية السوق يسهم بفهم التغييرات الوظيفية بعد تطبيق الأنظمة المرورية. فالعقلانية المتشكلة في إدراك منظم هي التي تسمح للشخص باختيار أحسن البدائل الموجودة، فمعظم الكتابات عن العقلانية تركز على فهم الأسباب للعقل البشري ، السلوك البشري يمكن إدراكه كشيء (كينونة) مجردة من العقل ، وبذلك فالسلوك ربما يعتبر عقلياً مع مقدار استجابته مع الاختيار العقلاني، وجل ما يقوم به مخطوط بلدية القدس من خلال وعيهم للاختيار العقلاني بفرض صعوبات على الوصول للبلدة القديمة ، والمساعدة بتطوير المراكز الثانوية هو أن يكون الاختيار العقلاني لسكان الضواحي هو الابتعاد عن البلدة القديمة.

وإدراك التصرف ككونه عقلي من مناظير معينة يهدف لشرح السلوك ككونه مستجيب مع أنواع محددة للفعل العقلاني ، ومن هذا الوعي فإن هذا البحث سوف يفسر عقلانية التصرف البشري فيما يتعلق بمواقع



الوظائف في البيئة العمرانية (A .Van.Nes,2002) . أعضاء المجتمع لهم أسباب ليست فقط لأفعالهم الفردية وتصرفاتهم الحالية ، ولكن وبنفس الشيء لهم أسباب لمشاركتهم بالفعل الجماعي. أكثر من ذلك أفعال الأفراد وسلوكياتهم الأخرى تؤثر على الأسباب الشخصية، الأفعال والسلوك للعناصر تحت الاهتمام تكون بهذا مترابطة مع بعضها البعض، وفي الكثير من الحالات يكون الأفراد على معرفة لأسبابها الشخصية للعمل وبالنتيجة التصرف بطريقة معينة، ولكن الوعي للأسباب الجماعية للانضمام للفعل هو أقل عمومية، والأسباب التي تجعل الباحثين ربما يفترضونها كدوافع للأفعال الجماعية والسلوك البشري تكون صعبة التحديد. فالأفراد يتجهون لشرح ردود أفعالهم من خلال الأسباب الشخصية، ولكن نادراً ما تكون أسباب انضمامهم للأسباب الجماعية معروفة لديهم.

لذلك فالبحث عن السلوك البشري من خلال هذه العقلانية يستطيع أن يسهم بتفسير التغييرات في البيئة المبنية بشكل مستقل عن الخطط المقترحة، القوانين، القواعد، وبالتالي فالدراسات على المواقع الإستراتيجية للدكاكين والمحلات التجارية تسهم بفهم السلوك البشري في البيئة المبنية من خلال هدف تحقيق الربح الأقصى، فسلوك البقال يؤخذ كمستجيب لعقلانية السوق إذا وفقط إذا، كانت مؤسسته التجارية موجودة في مكان مثالي لوصول زبائنه إليه.

أما بالنسبة للعقلانية الاجتماعية ، الأسباب للسلوك تصبح مؤثرة باسم المجموعة، ومن هذا المنطلق فإن كل هوية فردية تكون مشتقة من كونها عضو في مجموعة خاصة، لذلك فالاهتمامات الجماعية لها أولوية على الاهتمامات الفردية، وأكثر من ذلك السلوك البشري بحسب العقلانية الاجتماعية يكون معتمداً على الثقافة. ومركز الشخص بين أعضاء المجموعة الآخرين يؤثر على الطريقة التي يتحرك بها البشر في البيئة المبنية والدراسات السابقة في علم نفس العمران تسهم بتفسير السلوك البشري المتعلق بالثقافات المختلفة للجماعات، والتغييرات الاجتماعية التي ينتجونها، وأية طريقة يشغل بها الجنس البشري الفراغ لأسباب غير أسباب تحقيق الربح الأكثر هو قضية ترجع لحقل العقلانية الاجتماعية.

وبالمقارنة مع عقلانية السوق فإن العقلانية الاجتماعية ذات مفهوم أوسع وأقل وضوحاً، وبكلام عام فهي تهتم بالدوافع للسلوك البشري بالرجوع إلى مجموعة ثقافات ، وتحديد هوية الشخص بخصوص انتمائه لمجموعة من نوع معين، وفيما يتعلق باختيار مناطق السكن في البيئة المبنية فالسلوك من خلال العقلانية الاجتماعية يفهم في هذه الرسالة كما يلي : المصادر المتوفرة، الاهتمام بالهوية الثقافية، سلوك أفراد الجنس البشري الآخرين، وأعضاء مجموعة معينة من المجتمع يقرر بناءً على الطريقة التي بها المجتمعات المختلفة توطن نفسها في البيئة المبنية ، ومن هذه الناحية فعقلانية السوق والعقلانية الاجتماعية توفران أنواع مختلفة من الأسباب للفعل ( الحركة ) من أجل إشغال الفراغ في البيئة المبنية، حيث أن كل فرد يتصرف بحسب اهتمامه أي ( كأننا)، وهذا يقودنا لتوضيح الأسباب الاجتماعية والثقافية للسلوك البشري (A .Van .Nes.,2002) .

فأنماط السكن العمراني تعتمد على نظام المجتمع الطبقي ، مثل مستوى الدخل ، والمركز الاجتماعي كما أن هناك ثلاثة أنواع متكاملة من العائدات التي تحدد كيفية ومكان سكن الجنس البشري في المدن، والدخل

الأعلى هو الذي يحدد الحرية الأكبر التي تمكن الشخص من اختيار المكان الذي يريد العيش فيه، فالناس ذوو الدخل المنخفض ولهم قوة قليلة لتوظيف المجتمع ومكانته الاجتماعية قليلة يجبرون على العيش في المناطق ذات الظروف الحياتية السيئة ، لأن أسعار العقارات تخضع لقوانين العرض والطلب، وهذه الخصائص القليلة تفسر كمية ( حجم ) العقلانية التي تجعل الجنس البشري يستوطن المناطق العمرانية. وسكن المجموعات المختلفة في مناطق مختلفة في المدينة يؤدي لنوع معين من الفصل.

أن التعليم والثقافة تسمح للشخص بتحسين وضعه الاجتماعي، ولكن حتى مع مستوى عالٍ من التعليم فإن الناس المنبوذين مثل الملونين من غير المفضل حصولهم على مراكز عالية. سكان القدس لا يتبوأون مراكز وظيفية عالية في مؤسسات البلدية، ومن هذا الوعي فإن هذه المشاهدات تنطبق بشكل مماثل في حالات الفصل بين المهاجرين والمضيفين، وعلى كل حال فإن بعض العقلانيات لسلوك البشر ما زالت تبدو وثيقة الصلة بالموضوع (A .Van .Nes.,2002) .

وتلوث مركز المدينة يجعل الذين يكسبون الكثير من المال ، والذين يستطيعون التنقل لمسافات بعيدة ينتقلون للضواحي، وبذلك لا يبقى في مركز المدينة والدائرة المحيطة بها إلا الفقراء، وهذا النوع من فصل الأفراد كنتيجة لمجموعتهم الاجتماعية، فهل هذا القول ينطبق على أنه إذا قامت البلدية بالتضييق على سكان البلدة القديمة من خلال مواقف السيارات وأنظمة المواصلات تؤدي بالقادرين على هجر البلدة القديمة ومحيطها وتركها لتزدحم بالفقراء مما يؤدي لتحويلها لـ (slum area) مع كل مشاكلها الاجتماعية والمخدرات، وبالتالي خلق وضع نفسي صعب للجميع بحيث يتوقون للهرب منه؟

إذاً فالكتابات في العقلانية الاجتماعية وعقلانية السوق توفر معرفة وثيقة الصلة لاعتبار عام لسلوك البشر بعد تنفيذ المشاريع ، فالعقلانيات من هذه الأنواع تشكل أنماط السلوك البشري. وهكذا تساعد على فهم كيفية حدوث التغييرات في البيئة المبنية بشكل مستقل عن سلسلة عمليات التخطيط وفهم شامل ومطلق لتأثير الظروف. فمن خلال فهم عقلانية السوق ، ومن خلال فهم الأسباب لسلوك الناس العملي فيما يتعلق بالأعمال والسياسات التي تحدد المواقع، فهل من الممكن أن يقوم المخططون بوضع عوائق بإتجاه معين بواسطة فرض القوانين والعوائق بإتجاه ، ووضع تسهيلات باتجاهات أخرى بحيث أن الناس وخلال سعيهم لتحقيق أكبر ربح يملكون بعمليات تحول سلوكية مخططة حسب رغبات المخططون ؟ وبنفس الطريقة إذا استطاع المخططون فهم تأثير الظروف الاقتصادية والثقافية للمجموعات الاجتماعية المختلفة بشكل شامل، فإنهم يستطيعون التأثير على اختيارهم العقلاني ، بحيث يستطيعون التأثير عليهم في اختيار مناطقهم التي يعيشون بها.

فبحث التغييرات العمرانية يرتبط بشكل حتمي بالعقلانية البشرية المؤثرة على البيئة العمرانية، فالسلوك البشري في البيئة العمرانية يفهم من خلال عقلانية السوق، والبحث المتضمن على عقلانية السوق يستطيع توفير شرح سببي لردود أفعال البشر لتغيير في بيئة مبنية. التغييرات في البيئة المبنية ظهرت بواسطة الجنس البشري، وفي الغالب الحركة البشرية تقاد بالأسباب والرغبات والتغييرات المخطط لها في البيئة المبنية تعتمد على أو تؤثر على المواقع الإستراتيجية للدكاكين والمحلات التجارية.

ومن أجل تفسير السلوك الناتج عن التغييرات العمرانية من خلال عقلانية السوق يجب على الباحث عدم اعتبار أوضاع الاحتكار أو الاقتصاد المسيطر عليه من قبل الدولة، لأن ذلك يفسد عمليات المواقع الطبيعية، البحث في السلوك الإنساني في البيئة المبنية يجب أن يكون قادراً على فهم العقلانية بحسب التفاعلات الإنسانية، ويجب أن يكون قادراً على التنبؤ بالتغييرات في السلوك الإنساني كنتيجة للتغييرات الفيزيائية في البيئة المبنية. وكما ذكر سابقاً فإن نظرية ((space syntax تستطيع تفسير العلاقة بين التغييرات العمرانية والسلوك الإنساني، حتى بالرغم من أن النظرية ما زالت في مرحلة الاكتشاف إلا أنها تستطيع شرح العلاقة بين الحركة والأشغال الفراغي من خلال عقلانية السوق، فحركة الجنس البشري تفهم من خلال وعي ضيق حيث تؤخذ كمكونة من شكل من السلوك الذي يقود الشخص من مكان معين إلى مكان آخر. فهذا النوع من جهة يحدد بواسطة الهدف، أو الرغبة للوصول لمكان معين من خلال الشوارع التي بها يتحرك هذا الشخص للوصول لمكان الهدف، وهذا بدوره يعتمد على التركيبة الحيزية للبيئة المبنية، في حين أن الحركة في البيئة المبنية هي نشاط متجانس نسبياً والأشغال هو متغير أكثر بكثير من ذلك، ونوعية من نشاطات الأشغال يجب أن تميز الأول يعتمد على خلفية ثقافية، والثاني انعكاس لاعتبارات اقتصادية (A .Van .Nes.,2002).

النشاطات مثل شراء أشياء أو إدارة أعمال لها أهداف اقتصادية، وهي لا تتواجد بدون توجه واضح لتضخيم الربح، وفي الأساس أهدافهم يمكن فهمها من خلال عقلانية السوق، ومن هذا المنظور فإن الشخص يستطيع تقدير بأية طريقة النشاطات الإشغالية الأكثر ستاتيكية مثل: موقع السكن أو موقع المسجد والكنيسة أو مواقع الدكاكين والمحلات التجارية يعتمد على عقلانية السوق أو العقلانية الاجتماعية. فالمخططون والسياسيون يستطيعون التأثير على نشاطات الأشغال والاحتلال بواسطة الموانع التي يفرضونها على استخدام الفراغ، فعندما يُكوّن ويحدد المخططون الأهداف والرغبات والاهتمامات فإنهم يستطيعون السيطرة على الآثار للتفاعلات البشرية (A .Van .Nes.,2002). ففهم السلوك الاجتماعي في الفراغات العمرانية يدرك من خلال فهم أوليات الجنس البشري في اختيار مناطقهم السكنية وفهم علاقتها ووعيها الذي تنسبه بخلفيتها الثقافية، حيث أن السلوك والتفاعل من هذا النوع يعتمد بقوة على البيئة الثقافية، فكل منطقة سكنية في البيئة العمرانية تسكن من أناس لهم نفس الطبقة يقدروا مستوى الدخل، القوة، إشغال المجتمع، المركز الاجتماعي (A .Van .Nes.,2002). وبالرغم من أن أسباب تحديد السكن تحدث قبل تأثيرها إلا أن تحديد الأثر هو الذي يسبق، فمثلاً يمكن إدراك أن المواطنين يعيشون في مركز المدينة، وذلك لأنهم يريدون العيش بالقرب من التسهيلات الثقافية، أو من الممكن أن ندرك أن الناس ذوي الوضع الاجتماعي العالي والميسورين ينتقلون للعيش خارج البلدة القديمة، وذلك لأن الناس الذين عادوا للعيش داخل البلدة القديمة نتيجة للسياسات التي يتبعها الاحتلال، أثروا على الوضع الاجتماعي والأخلاقي في البلدة القديمة، مما أدى لانخفاض جودتها الثقافية والاجتماعية.

العقلانية الاجتماعية هي شيء معتمد على البيئة، من الممكن السيطرة على تعاقب الأحداث من خلال التخطيط لها، وذلك عن طريق خلق ظروف غير مريحة للسكن في مكان ما، وتوفير ظروف ذات جودة عالية في أماكن أخرى (A .Van .Nes.,2002). ففي الوقت الذي يحول فيه مخططو البلدية ظروف السكن داخل

البلدة القديمة إلى ظروف صعبة جداً عن طريق مواقف السيارات مثلاً ، فإن هذه الظروف هي أفضل بكثير في الضواحي. أما فيما يخص عقلانية السوق فإن أصحاب الدكاكين يغيرون مواقع دكاكينهم في البلدة القديمة ومحيطها ، وذلك لأن مواقع دكاكينهم كانت غير مناسبة لوصول زبائنهم. ازدهار الحالة الاقتصادية في ضواحي البلدة القديمة يرتبط بالصعوبات التي خلقتها الأنظمة المرورية ، خصوصاً مواقف السيارات ، ومن ثم الناس في محيط البلدة القديمة. فإذا استطاع المخططون أن يجعلوا وصول الناس للدكاكين صعباً ، فإنهم بذلك يشجعون ظهور دكاكين في أماكن أخرى يكون وصول الناس إليها أسهل حتى ولو كان الموقع الحالي مناسباً، وهذا بالضبط يفسر التحولات العمرانية التي تجري في البلدة القديمة ومحيطها وضواحيها.

## 2-2-4 نظرية تحديد المواقع :

المحلات التجارية والشركات والدكاكين توظف كل العوامل التي تستطيع توظيفها من (تكاليف النقل، الموقع، تقليل التكاليف) كل ذلك من أجل تحقيق أكبر ربح ممكن. وفيما يتعلق بالموقع فقد أثبت ((Alonso بطريقة رياضية أن أفضل موقع للمحلات التجارية والدكاكين والشركات هو الموقع الذي يتوسط جميع الزبائن ، والذي تكون فيه مجموع المسافات بين الزبائن وموقع المؤسسة أقل ما يمكن، فأصحاب الدكاكين يتجهون لتقليل المسافة المترية لأعمالهم مع زبائنهم من الناحية المترية ، ومن الناحية التضاريسية. وبهذا فقد أثبت ((Alonso بأن الدكاكين تتجه لتحديد موقعها بالتركيز في مركز المدينة، ومن ذلك انطلق (Alonso) لشرح الأسباب التي بناءً عليها تحدد الكثير من الشركات والدكاكين موقعها في الضواحي، فقد علل ذلك بأن هذا التوجه يمكن أن ينتج من التغييرات في أنواع المواصلات، الأسعار المناسبة والفراغ المتوفر للتوسع، وفي حالة القدس تطور وظهور المحلات التجارية في الضواحي يرجع لكل الأسباب السابقة ، بالإضافة للمعوقات التي تفرضها البلدية على وجودهم داخل القدس وعدم قدرة الزبائن الوصول للمحلات التجارية داخل القدس.

السلوك العقلاني لأصحاب الشركات والمحلات التجارية والدكاكين يرغب دائماً في زيادة الربح للحد الأقصى، وإذا اتضح أن تحديد الموقع لأي دكان لا يستجيب لحسابات ((Alonso فهذه الظاهرة الشاذة تستطيع شرح وتفسير نفسها ببساطة لأن صاحب الدكان لا يهتم في تضخيم الربح ، أو بسبب أن المنافسة غير كافية ، أو بسبب أنه يحتكر البضاعة التي يبيعها (W. Alonso, 1964) .

## 2-2-5 استراتيجيات تحديد المواقع للمحلات التجارية :

لقد قام Auijit Ghosh و Mclafferty saral في كتابهم Location strategies for retail and service firms بتوفير بعض الطرق لتطوير عملية تحقيق تضخيم الربح من خلال تحديد المواقع استراتيجياً، فالمحلات التجارية تبحث عن النمو والتوسع ، ومن أجل زيادة الربح خلال التغييرات البيئية السريعة فإن المنافسة بين شركات الخدمات والمحلات التجارية تستخدم الموقع الإستراتيجي، فالموقع الاستراتيجي الذي تتنافس عليه هذه الشركات والمحلات التجارية يكون حاسماً من خلال قدرة الزبائن للوصول إليه، وهذا الموقع يتحدد من خلال خصائص مختلفة لها نفس أهمية الموقع ، مثل موقع الزبائن أنفسهم ومناطق تسوقهم، وأنماط سفرهم، وبضائع الشركات الأخرى، أو

جذبهم للسوق، ومن هنا تظهر أهمية سياسات البلدية في فرض الأنظمة المرورية العالية وسياسة المواقف ، وإعاققة المواصلات العامة وغيرها في تفريغ البلدة القديمة وأسواقها. ومن هذا يظهر أن المكان الأكثر ملائمةً هو الموجود في منطقة تسوق مزدحمة ومشغولة وقدرة الوصول إليها وتدفق المواصلات عالية إليها.

نظرية المكان المركزي تفترض بأن الزبائن يختارون المركز القريب لهم، والزبائن بين مدينتين يجذبون للمدينة الأكبر، الزبائن يتجهون لاختيار المركز الذي يمتاز بتنوع فرص التسوق فيه ، بحيث تكون الرحلة ذات أهداف متعددة، وهنا أيضاً يظهر التنوع الكبير الذي بدأ بالظهور في المراكز الثانوية حول البلدة القديمة، ولكنهم أيضاً يهتمون بالوقت الذي يستغرقهم الوصول إليه ، فالوقت الذي يستغرقه سكان الضواحي للمراكز التجارية التي نشأت فيها هو قليل جداً قياساً بالوقت الذي يستغرقهم للذهاب للبلدة القديمة، فالعقلانية في نمط التصرف للشركات والمحلات التجارية يتطلب منها محاولة زيادة قدرة الزبائن على الوصول للمنتجات التجارية ، أو محاولة وضع نفسها في المنطقة التي يستطيع الزبائن الوصول إليها. وسلوك الموقع للمحلات التجارية هو عقلائي فقط إذا إنتبه أصحابها لحقيقة أن البيئة المبنية تتغير بشكل مستمر ، وأن عليهم التكيف مع ذلك ( Ghosh,1987) . وعلينا أيضاً أن ندرك بأن الأسباب الثقافية والاجتماعية للسلوك البشري تكون مختلفة مع الأسباب المبنية على اعتبارات السوق، وبهذا فاستخدام الأرض المحددة بواسطة مواقع الدكاكين والتجارة يمكنها على سبيل المثال أن تتحول إلى منطقة سكنية أو أي استخدام آخر للأرض، والعكس أيضاً صحيح تماماً ( جميل عبد القادر ، 1995 ) .

## 2-2-6 قوانين ونظريات بافلوف :

حوالي سنة 1900 كان الفسيولوجي الروسي ( بافلوف ) يقوم بدراسة عملية الهضم عند طائفة من الكلاب المروضة في معمله، غير أنه لاحظ بعض ملاحظات جعلته يغير اتجاهه في البحث ، وأن يجري تجارب جديدة أحدثت انقلاباً في علم النفس الحديث ، خاصة في النظر إلى عملية التعلم وتفسيرها، وتحول (بافلوف) بعدها من دراسة فسيولوجية الهضم إلى فسيولوجية المخ الذي كان يعتبره المركز الرئيسي المسؤول عن السلوك الراقى لدى الفقريات العليا، وبدأ بعمل الكثير من التجارب ، والتي من خلالها ربط (بافلوف) بين ملاحظاته وتجاربه وبين الكثير من الظواهر المألوفة في حياتنا اليومية، كما خرج من بحوثه التجريبية الدقيقة ببعض القوانين التي أيدتها بحوث أجريت في معامل أخرى، وهي قوانين المرونة والشمول ، بحيث يمكن أن تفسر جوانب كثيرة من عملية التعلم وتكوين العادات عند الحيوان والإنسان، ومن أهم هذه القوانين ( أحمد عزت راجح، 1975) .

### 1. قانون المرة الواحدة :-

في التعلم الشرطي قد يتطلب الأمر تكرار ربط المثير الشرطي بالمثير الطبيعي عدة مرات قد تبلغ المائة أو تزيد، غير أنه اتضح أن الاستجابة الشرطية قد تتكون من فعل المثير الشرطي مرة واحدة لا غير، ويحدث هذا بوجه خاص في الحالات التي تقترن فيها التجربة بانفعال شديد، فالطفل الذي لسعته النار أو لدغه (زنبار) مرة

واحدة يحجم عن الاقتراب منها بعد ذلك، كذلك الطفل الذي أوشك على الغرق ذات مرة فإنه يخشى النزول للماء بعد ذلك الحدث، بل لقد استطاع (Watson) وغيره أن يجعل الطفل يخاف من الأرنب من مرة واحدة ( أحمد عزت راجح ، 1975) . فهل سياسة المخالفات المرتفعة التي تلاحق السائقون المقدسيون لدى إيقاف سياراتهم في محيط البلدة القديمة المقصود منها إحداث هذا الأثر بحيث يبتعد عن البلدة القديمة ومحيطها.

### 2. قانون التدعيم Reinforcement :-

وهو عبارة عن تقوية الرابط بين المثير الشرطي والإستجابة الشرطية، وذلك عن طريق إقران المثير الطبيعي بالمثير الشرطي أو يتبعه مباشرة عدة مرات، فقد لاحظ (بافلوف) أنه إذا عود كلباً أن يسيل لعابه عند مجرد سماعه الجرس ، ثم كرر التجربة في اليوم التالي لم يسيل لعاب الكلب أول الأمر عند سماعه الجرس لكنه بعد تكرار سماعه الجرس مقترناً بالطعام عدة مرات فإن لعابه يبدأ في الإفراز، غير أن هذه الاستجابة الشرطية لم تثبت ، وتبقى يوماً بعد يوم إلا بعد تكرار هذه التجربة عدة أيام متتالية، والاستجابة الشرطية متى تكونت وتمكنت بقيت عدة شهور أو ما يزيد ( أحمد عزت راجح، 1975). فهل تواجد هذا الجيش الهائل من مفتشي البلدية الراجلين والفرسان وراكبي الدراجات والسيارات وسيارات الجر المنتشرة يومياً في شوارع محيط البلدة القديمة لا تتماشى مع هذا القانون؟

### 3. قانون الانطفاء Extinction :-

هو عكس قانون التدعيم، ويتلخص في أن المثير الشرطي إن تكرر ظهوره دون أن يتبعه المثير الطبيعي من أن لآخر ، أي دون تدعيم تضاءلت الاستجابة الشرطية الثابتة بالتدريج حتى تزول قاطبة ( أحمد عزت راجح، 1975) ، فمثلاً إذا قام سائق بإيقاف سيارته دون تعرضه للمخالفة فترة ، فإن الأثر الذي خلفته المخالفات سيزول بعد فترة ، ويعود السائقون للوقوف دون الخوف من تلقي المخالفات، ولهذا فالبلدية ومنفذو سياساتها يحرصون على أن لا يزول هذا الأثر بدوام وجود المفتشين باستمرار، وحرصهم على عدم زوال أثر سياساتهم وفقاً لهذا القانون، فعندما قامت الشرطة بمنع سيارات نقل الركاب وغيرها من العمل على الخطوط وعدم السماح لها بالدخول لمحيط البلدة القديمة، فقد قامت بوضع رجال شرطة على مداخل البلدة القديمة لفترة طويلة، أما الأثر فإنهم يقومون بوضع رجال الشرطة في أوقات مختلفة وأزمنة مختلفة لكي لا يعود هؤلاء السائقون الدخول لمحيط البلدة القديمة، ويلاحظ أنه إذا طالت الفترة الزمنية بين عودة رجال الشرطة للظهور ومنعهم من الدخول أن أعداداً من سيارات النقل الخاص تعود للعمل على خطوط المواصلات.

### 4. قانون تعميم المثيرات Generalization :-

هذا القانون يعمل على حسب المثل القائل: "من لدغه ثعبان يخاف من رؤية الحبل" ( أحمد عزت راجح، 1975)، ومن تلقى مخالفة في شارع من الشوارع المحيطة بالبلدة القديمة فإنه يخاف أن يوقف سيارته في أي شارع آخر.

#### 5. دور الأشراف في التعلم :-

يقوم التعلم الشرطي بدور هام في كسب العادات عند الإنسان والحيوان ، ولا يشق علينا أن نرى الاستجابة الشرطية في العادات جميعاً فليست العادة - كل عادة - إلا استعداد الفرد لأن يستجيب لعلامات ورموز تتوب عن المثيرات والمواقف الأصلية ، خذ على سبيل المثال ترويض الحيوان ، ترى أنه يتلخص في الاستعاضة عن مثيرات طبيعية - كإطعامه أو ضربه أو ملاطفته - فلتعليم الدب أن يرقص عند سماعه الموسيقى يضع المروض الدب على لوحة معدنية ساخنة ، فيبدأ الدب في رفع قدميه واحدة بعد الأخرى لاتقاء حرارة اللوحة التي تلمسه ، وفي هذه الأثناء تعزف الموسيقى وهكذا حتى يتعلم الدب رفع قدميه والرقص بمجرد سماع الموسيقى ( أحمد عزت راجح ، 1975 ) .

وبنفس الطريقة فإن استخدام سياسة المخالفات في الشوارع المحيطة بالبلدة القديمة هدفها في آخر الأمر تعليم وتكوين عادات عند الفلسطينيين لأجل عدم الذهاب إلى هذه الشوارع والابتعاد عنها .

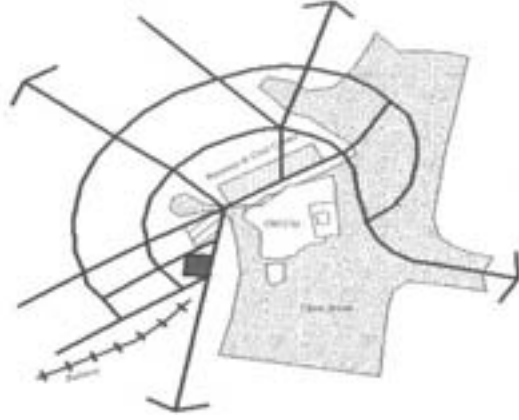
## الفصل الثالث

### دراسة ميدانية لحركة المرور في شرق القدس

لأجل رصد التحولات والآثار التي حصلت على شرق القدس نتيجة للإجراءات الاحتلالية في مجال المواصلات والتغييرات على الفضاءات العمرانية ، فإنه لا بد من وصف فيزيائي لشبكة الشوارع وتوضيح الأماكن في المدينة والتي قامت البلدية بإلغاء مواقف السيارات فيها. دراسة المواصلات العامة في المدينة وتحليلها عن طريق تحليل المواصلات العامة من مركز المدينة إلى بعض ضواحيها وكذلك تحليل ورصد القوانين المطبقة في المدينة ودراسة الإشارات المرورية .

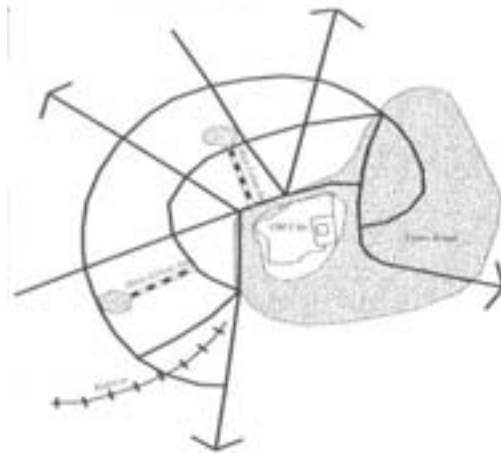
### 1-3 شبكة الشوارع في المدينة :

Geddes Plan 1919



شكل رقم (1-3) : تخطيط Geddes للمواصلات في مدينة القدس سنة 1919.

Mclean Plan 1918



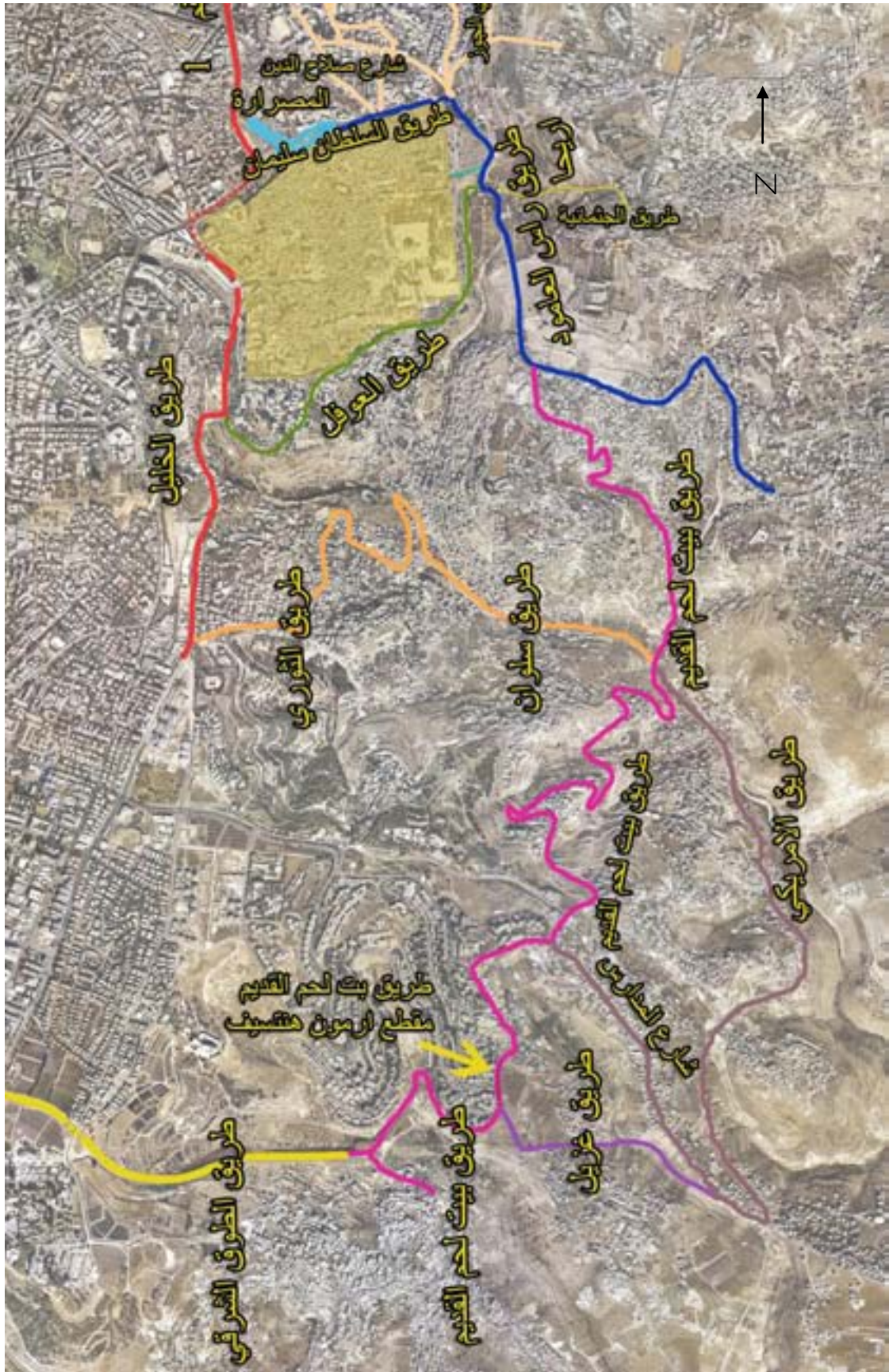
شكل رقم (2-3) : تخطيط Mclean للمواصلات في مدينة القدس سنة 1918.

Envisioning. The Future of Jerusalem, 2003





خريطة ( 1-3 أ): شبكة الشوارع في القدس من الجهة الشمالية



خريطة ( 1-3 ب): شبكة الشوارع في القدس من الجهة الجنوبية

إن معظم الشوارع في مدينة القدس هي شوارع خطت وبنيت قبل العام 1967 كما يظهر في (الشكلين 1-3 ، 2-3 ) وجُل ما قامت به بلدية القدس خلال العقود الماضية هو إعادة تأهيل لجزء من هذه الشوارع حيث كانت مدينة القدس ترتبط بشوارع إقليمية للإتجاهات الأربعة ، فإتجاه الشرق كانت القدس ترتبط مع مدينة عمان ومروراً بمدينة أريحا بشارع إقليمي يسمى طريق أريحا(خريطة 1-3 ب) .

### 1-1-3 طريق أريحا :



والسير في هذا الشارع الإقليمي انطلاقاً من المحطة المركزية، يُظهر أنه وعند خروج الحافلات من محطة السلطان سليمان فإنها تواجه بأن بلدية القدس قد قامت بإغلاق المفرق الذي كانت المواصلات العامة تتطلق منه مباشرة بإتجاه رحلتها الأصلية (صورة 1-3) لتجبر على السير بإتجاه المصراة حيث قامت البلدية بعمل دوار في هذه المنطقة ، والعودة بعد قطع مسافة 500 متر لنفس نقطة الإنطلاق القديمة وفي شهر رمضان وأيام الجمع تقوم الشرطة بإغلاق هذا الدوار

صورة(1-3):مخرج محطة الحافلات في شارع السلطان سليمان

(صورة 2-3) لتجبر المواصلات العامة على قطع كامل منطقة المصراة والسير على شارع رقم واحد والمرور بإشارتين ضوئيتين إضافيتين للعودة لدوار المصراة (صورة 3-3) .وتظهر عليه إتفاف الحافلة في المصراة ، ومن ثم العودة إلى نقطة الانطلاق الأصلية، كما يظهر (بالخارطة رقم 1-3) ويبين اللون الأزرق المسار الإضافي للرحلة. وقد قام الباحث برحلات فحص في هذا الوقت ( شهر رمضان ) وحساب زمن خروج



الحافلة من المحطة وحتى عودته لنقطة الإنطلاق وقد كانت هذه الحركة في المعدل تستغرق 25 دقيقة تضاف لزمن الرحلة، وبعد إنتهاء الدوران والعودة لشارع السلطان سليمان فإننا نلاحظ أن البلدية قامت بتقسيم هذا الشارع

(خريطة 2-3) :المسار الإضافي للحافلات /الباحث

لقسمين القسم الأول وهو باتجاه المحطة المركزية حيث خصص من الصباح وحتى المساء للمواصلات العامة فقط بالاتجاه المؤدي لمحطة الحافلات (صورة 3-4)، والقسم الآخر هو باتجاهين حيث تندمج فيه حركة المواصلات العامة بالمواصلات الخاصة، حيث يخدم هذا المسرب حركة السير للمواصلات القادمة من المصراة باتجاه طريق أريحا وبالعكس، وبهذا فجل ما قام به هؤلاء المخططون لهذه السياسة هو نقل المواصلات الخاصة من المسلك المؤدي للمحطة المركزية للاتجاه الخارج منها ، مما شكل ضغطاً هائلاً على هذا المسرب ، وهذا يفسر الإزدحامات المرورية الخائقة عليه والمتسببة بإضافة زمن إضافي على طول الرحلة. وفي مقابلة مع (حسن عبده) مدير شركة حافلات جبل المكبر بتاريخ 15/1/2006 قال بأنه لدى مراجعة البلدية



صورة (3-2) :دوار المصراة حيث تقوم الشرطة بإغلاقه

بهذا الخصوص حملت المسؤولية عن ذلك للشرطة ، وبمراجعة الشرطة ادعت الأخيرة أن هذا الأجراء يهدف لمنع الإزدحامات والحوادث المرورية ولا يمكن الرجوع عنه.



وإذا علمنا أن جزء الشارع المؤدي إلى المحطة المركزية هو شارع تجاري بعكس الشارع في الاتجاه الآخر ، والذي لا يتواجد عليه أي محل تجاري، فإننا نلاحظ أن المقصود بهذا التقسيم أمران هما :-

صورة (3-3) :إحدى الحافلات تغيير اتجاهها للعودة لاتجاه سيرها الأساسي بعد إغلاق الشرطة للمسلك المباشر



صورة (3-4) :مدخل شارع السلطان سليمان حيث خصص للمواصلات العامة

1. إضعاف المنطقة التجارية في شارع السلطان سليمان بمنع دخول السيارات الخاصة إليه.
2. مصيدة للسيارات الخاصة التي تدخل فيه حيث تقابل بغرامة مالية عالية.



وعند الوصول للمتحف الفلسطيني (روكفلر) فإننا نلاحظ أن البلدية قامت بإضافة إشارة ضوئية على هذا الشارع، وعندما نصل بعد ذلك لمنطقة باب الأسباط وهو أحد الأبواب الرئيسية

صورة (3-5) :توسيع الأرصفة في منطقة باب الأسباط

المؤدية للمسجد الأقصى فإننا نلاحظ التالي:-

إن البلدية قامت بتوسيع الأرصفة (صورة رقم 3-5) في الاتجاهين وجعل عرض الشارع لكل اتجاه 3.5 متر فقط ، وبذلك ألغت أية إمكانية لوقوف السيارات الخاصة أو حتى توقف المواصلات العامة لإنزال أو أخذ ركاب. ولقد قامت شركات الحافلات مثل شركة حافلات جبل المكبر بتعليق إعلانات في الحافلات تخبر الركاب بأنها لن تقوم بإنزالهم في هذه المنطقة ، لأن الشرطة تقوم بتغريم السائقون وسحب رخصهم. (الإعلان موجود في الملحق 5). حيث تقع محطة إنزال الركاب التي تلي محطة إنزال الركاب في رأس العامود بجانب مسجد رأس العامود عند المدرسة الرشيدية، كما يظهر في (الخريطة رقم 3-3) وبذلك تضيف لرحلة المصلي للمسجد الأقصى ما يقارب 800 متر، وفي نفس المقابلة مع (حسن عبده) ولدى مراجعة شركات الحافلات للشرطة الإسرائيلية ووزارة المواصلات قالوا لهم بأن هذه الجهات ليس عندها حل ، وطلبوا منهم إيجاد حلول بأنفسهم، ومقارنة ذلك مع باب المغاربة المؤدي (للكوتيل) الذي يعتبر مركزاً دينياً لدى اليهود سيتم لاحقاً .



خريطة (3-3) :المسافة الممنوع تحميل وتنزيل ركاب فيها، وتظهر منطقة الجثمانية التي خصصت لوقوف الحافلات السياحية/ الباحث

وبعد مواصلة السير من باب الأسباط ، فإننا نجد أن البلدية قامت بإضافة إشارة ضوئية على المفترق المؤدي لشارع (العوفل)، ووصولاً لكنيسة الجثمانية (خريطة رقم 3-3)، فإننا نجد أن البلدية قامت بتوسيع الأرصفة بشكل كبير جداً (صورة رقم 3-6)، وبذلك ألغت أماكن توقف عديدة مع ترك بضعة مواقف للحافلات السياحية والممنوع على السيارات الخاصة الوقوف بها (صورة رقم 3-7) وتدعى خطة البلدية 2000 بأن على الحافلات السياحية أيضاً عدم الوقوف في هذه المواقف ، إلا لإنزال السياح والسفر والعودة لإلتقاطهم عند إكمال الزيارة عن طريق استدعائهم بأجهزة الإتصال، وهذا عملياً لا يتم حيث تتوقف الحافلات في هذه المواقف تحت أنظار الشرطة خالقة أزمات سير خانقة. وصعوداً



من الجثمانية باتجاه رأس العامود ، فإننا نجد أن الشارع الذي كان قبل عام 1967 ذو الاتجاهين قد أُغلق احدهما ، وتم دمج حركة السير عليه مع الاتجاه الآخر بحجة أن هذا الشارع بني فوق المقبرة اليهودية (خارطة رقم 3-3)

صورة (3-6): كنيسة الجثمانية إشارة مرورية تدل على أن الوقوف للحافلات فقط وعرض الأرصفة المبالغ فيها



صورة (3-7): منع وقوف السيارات الخاصة في منطقة الجثمانية

خريطة (3-4): نهاية طريق أريحا

وبعد ذلك قامت البلدية بتطوير الشارع من رأس العامود إلى مفرق أبو ديس بشكل جيد ، حيث بدأ مركز تجاري بالنشوء عليه (صورة رقم 3-8)، لينتهي هذا الشارع الإقليمي الدولي بعد ذلك في المفترق المؤدي لأبو ديس والعيزرية بالجدار العنصري ( خريطة رقم 3-4) .



صورة (9-3) :نهاية طريق أريحا في منطقة أبو ديس

صورة (8-3): المركز التجاري الذي بدأ بالظهور في رأس العامود

### 3-1-2 طريق بيت لحم القديم :

أما شارع بيت لحم القدس الإقليمي الذي كان يربط القدس بمنطقة الجنوب مدن بيت لحم، بيت جالا، بيت ساحور، مليسون، بيت فجار، الخليل (خريطة رقم 3-5) وعند السير به من المحطة المركزية ، فإننا نجد أن هذا الشارع يندمج مع طريق أريحا حتى منطقة رأس العامود حيث يفصل عنه، ولدى متابعة الرحلة على هذا الشارع نجد أن هذا الشارع لم تجر عليه أية أعمال تطوير منذ أن تم تعبيده للمرة الأولى، وعند متابعة السير

عليه فإننا نجد أن منطقة سكنية قد ظهرت في منطقة وادي قدوم وهي أقرب ما تكون لمنطقة عشوائية (صورة رقم 3-10) . وقد بنيت المساكن فيها على حافة الإسفلت مع عدم ترك أية مسافة مطلقاً بين مداخل هذه المساكن والشارع، وما جرى على هذا المقطع من نشاط هو (كارثي) بمعنى الكلمة ، حيث بدأت تتطور فيه منطقة تجارية تضم سوبر ماركت وبقالة خضار وملحمة ومحل للكهربائيات وكراج لتصليح السيارات ، ومحل



صورة (3-10) :واد قدوم المنطقة العشوائية الناشئة عليه وتشمل مركزاً تجارياً

للإلكترونيات، ومحل للأثاث، وكراج لدهان السيارات ، ولعدم وجود أية فراغات في هذه المنطقة للنشاطات الاجتماعية، فكل النشاطات الاجتماعية والترفيهية وملاعب الأطفال تجرى في حرم الشارع خصوصاً ليلاً (خريطة رقم 3-5) .

وفي تسعينيات القرن الماضي حيث لم يمتلك سكان هذه المنطقة السيارات ، فإنهم كانوا ليلاً أيضاً يسمحون لحيواناتهم وأحصنتهم وبغالهم بالتجول على هذا الشارع مما يسبب حوادث سير كبيرة، أما الآن ومع اقتناء الجميع للسيارات ، وعدم وجود مواقف سيارات في هذه المنطقة ، فإن السكان يستغلون كلا الاتجاهين لإيقاف



خارطة (3-5): واد قدوم ومدخل جبل المكبر/ الباحث

سياراتهم، وعلى المتأمل للمنطقة تخيل وتكوين صورة عقلية لما يتبقى من هذا المقطع من الشارع لحركة السيارات (صورة 3-10).

إن الظروف الفيزيائية لهذه المنطقة تتسبب في خلق أزمات مرورية ضخمة تؤدي إلى إعاقات كبيرة لحركة الحافلات العامة خصوصاً عند التقاء حافلتين أو حافلة وشاحنة أو شاحنتين. ولدى المرور من هذا المقطع ومواصلة السير عليه فإننا نجد أن محطة للوقود في سنة 2006 قد ظهرت على هذا الشارع بالإضافة إلى بعض المحلات التجارية (صورة رقم 3-11)، وقبل التقاء هذا الشارع مع مدخل جبل المكبر فإن مستعمرة حديثة قد بدأت بالظهور في المنطقة حيث تقوم البلدية حالياً (2006) بالعمل على تطوير ضخم لهذا المقطع (صورة رقم 3-12). ولدى وصول المراقب لهذا الشارع لمنطقة تماسه مع (جبل المكبر) فإننا نلاحظ أن مركزاً جديداً قد بدأ بالنشوء عليه، حيث تقوم البلدية حالياً



صورة (3-11): محطة الوقود التي ظهرت سنة 2006

بتطوير هذا الجزء (خارطة رقم 3-5)، وسنأتي على تحليله في الفصل الرابع (صورة رقم 3-13)، ومن بعد (جبل المكبر) فإن هذا الشارع يمر بأفضل مقاطعه، حيث وفي هذا المقطع بالتحديد قد نشأت عليه مستعمرة (أرمون هانتسيف) (خارطة رقم 3-5) حيث وسع وبنيت عليه الأرصفة والجزر، (صورة رقم 3-14) وبعد ذلك نجد أن هذا الشارع قد ألغي



تماماً في مقطع يقارب 1000 متر والمار بمنطقة (مليسون) الواقعة ما بين جبل المكبر وصور باهر (صورة رقم 3-15) (خارطة رقم 3-5).  
ووصولاً لقرية (صور باهر) حيث أن سكان بلدة صور باهر حالياً يستخدمون شارع رقم واحد للوصول للقدس حالياً (2006)، بسبب الظروف الفيزيائية السيئة لهذا الشارع .



صورة (3-13): إعلان خاص بالبلدية عن بدء العمل في اعمار مفترق السواحره

صورة (3-12): مستعمرة نوف تسيون



صورة (3-15): مقطع شارع القدس بيت لحم الملثقي مع مستعمرة ارمون هنتسيف على قمة جبل المكبر

صورة (3-14): مقطع شارع القدس بيت لحم في منطقة مليسون

ويتصل جبل المكبر مع صور باهر عن طريق الشارع المار بمستعمرة (أرمون هنتسيف)، أما مقطعه المار ببلدة صور باهر وصولاً لأم طوبا فيستخدم حالياً كشارع تجاري محلي يربط البلديتين ، وينتهي تماماً بعد بلدة ام طوبا، حيث تم القضاء عليه عن طريق مستوطنة (أبو غنيم) والجدار في منطقة جيلو.

### 3-1-3 طريق نابلس :



صورة (3-17): شارع رقم واحد

أما شارع نابلس الذي يصل القدس بالمنطقة الشمالية (شارع القدس رام الله) (خريطة رقم-2-13) والذي كان يربط القدس بمدينة رام الله والبييرة وشمال الضفة ، فقد كان هذا الخط يرتبط بالمحطة المركزية في شارع نابلس عن طريق شارع صلاح الدين ومن ثم منطقة الشيخ جراح ومستشفى العيون، التلة الفرنسية، ومقطع هذا



صورة (3-16): مفترق التلة الفرنسية طريق نابلس

الشارع من منطقة فندق الامبسادور وحتى مفترق التلة الفرنسية (صورة رقم 3-16) (حي الشيخ جراح) (خريطة رقم 3-9) فقد تم تهويد المنطقة المحيطة بها في هذا المقطع وأصبح الشارع جزءاً من شارع رقم واحد الحديث المتطور. (صورة رقم 3-17)

أما مقطع هذا الشارع بعد مفترق (التلة الفرنسية) فيمر حالياً بمرحلة تطوير، وذلك لأن خط القطار الخفيف يمر عليه ، ولكن وقبل الجدار وقبل القطار الخفيف فقد عمدت البلدية وبعد بناء مستعمرات (بسغات زئيف والنبي يعقوب) وشوارع تخدم هذه المستعمرات وتتقاطع معه في تقاطع التلة الفرنسية ، حيث وضعت إشارات ضوئية لتنظيم الحركة المرورية في هذا المفترق ، لتشهد حركة السير عليه ازدحاماً بلا نهاية. ولكن بعد فصل مدينة القدس بواسطة الجدار عن المنطقة الشمالية، وبعد أن تصرف السائقون بحسب نظرية الحركة الطبيعية الاقتصادية ، وانتقلوا للسفر على شوارع (بسغات زئيف والنبي يعقوب) فإن هذه الإزدحامات المرورية قلّت، بحيث أنه لا يصطف على هذه الإشارة الضوئية حالياً إلا عدد من السيارات التي يسمح بمرورها في الوقت

المخصص لهذا الإتجاه أثناء كل دورة ، وهو عدد لا يتجاوز ثمانية سيارات مما نقل الإزدحامات المرورية للإتجاهات الأخرى على عكس ما خطط له مخطو البلدية (خريطة3-9) .  
وعند استمرار السير عليه بعد تقاطع (التلة الفرنسية) فإننا نلاحظ أن هذا الشارع يمر بمرحلة تطور عمراني يتمثل بنشوء مركزين تجاريين مزدهرين في منطقة شعفاط ومنطقة بيت حنينا (صورة رقم3-18، 3-19) وسنحلل هذين المركزين في الفصل الرابع، ولكن هذا الشارع انتهى دوره كشارع إقليمي ، ليصبح شارعاً محلياً تجارياً يخدم المناطق التي يمر بها.



صورة (3-18): المركز التجاري الذي بدأ بالظهور بعد سنة2002على طريق نابلس في منطقة شعفاط



صورة (3-19) :المركز التجاري الذي بدأ بالظهور بعد سنة2002على طريق نابلس في منطقة بيت حنينا

أما في مقطعه بين ضاحية البريد حيث حاجز الرام وبين قلنديا، فإن هذا الشارع قد قسم طولياً إلى جزئين، جزء يتبع لمنطقة رام الله ويمر بالرام، حيث نلاحظ أن العديد من المحلات التجارية قد أغلقت عليه، وذلك لأن الحركة على هذا الشارع قد تقلصت بنسبة كبيرة جداً، ويلاحظ أيضاً أن سوقاً عشوائياً من الباعة المتجولين بدأت بالتبلور في منطقة الحاجز في مدخل قلنديا (خريطة رقم 3-7) .



### 4-1-3 طريقا يافا وحيفا :

أما بالنسبة لاتصال القدس مع الجهة الغربية، حيث شارع القدس يافا القديم وحيث ترتبط القدس بالمدن اليهودية، فإن هذا الاتجاه يشهد بناء العديد من الطرق الإقليمية التي تصل القدس بمختلف المدن اليهودية ، مثل شارع رقم (1) الإقليمي وشارع رقم (45) وشارع رقم (39)، هذا بالنسبة للشوارع الإقليمية التي كانت تربط القدس بالاتجاهات الأربعة (خريطة 6-3).

خريطة (6-3): تظهر الطرق التي تربط القدس بالمدن الواقعة غربها

أما بالنسبة للطرق الحالية في شرق القدس نفسها وضواحيها فإن أوضاعها مأساوية، فلا صيانة ولا توسيع ولا



تجديد ولا إشارات مرورية، فهي لم تشهد أية عملية تطوير منذ عام 1967 وإذا ما ظهرت طرق جديدة أو عادت طرق فهي على حساب السكان أنفسهم، والصورة التالية لشارع (غزيل) الذي يربط منطقة مليسون بجبل المكبر خير دليل على ذلك (صورة رقم 3-20) (خارطة رقم 1-2ب) .

صورة (3-20) تظهر شارع غزيل الذي يربط جبل المكبر بمنطقة مليسون



خريطة(7-3): طريق نابلس/ الباحث عن صورة جوية

### 2-3 مواقف السيارات في الشوارع المحيطة بالبلدة القديمة :

وعودة لداخل مدينة القدس وتسجيل الشوارع التي قامت بلدية القدس بإلغاء مواقف السيارات منها ومواقعها ، وذلك بحسب مسافتها المترية من المسجد الأقصى (خارطة رقم 1-1) تظهر الشوارع المحيطة بالبلدة القديمة ومواقف السيارات فيها:-

1. طريق أريحا من المتحف الفلسطيني (روكفلر) وحتى باب الأسباط :-

بناء رصيف عريض بالإتجاهين مع حواجز حجرية مما أدى لإلغاء إمكانية الوقوف ، أو حتى التوقف لإنزال الركاب وتحميلهم، وهذا الشارع يشكل مدخل باب الأسباط الذي يؤدي للمسجد الأقصى (صورة رقم 3-5) .

2. طريق أريحا بجانب كنيسة الجثمانية (صورة رقم 3-21) :

إلغاء مواقف السيارات في هذا المقطع عن طريق بناء رصيف يتجاوز عرضه الثمانية أمتار.

3. الشارع الواصل من باب الأسباط وحتى باب المغاربة (شارع العوفل ) (صورة رقم 3-22) بناء رصيف يتجاوز عرضه الأربعة أمتار ، حيث كان بالإمكان عمل مكان لتوقف السيارات بعرض مترين وترك مترين للمشاة.



صورة(3-22): طريق العوفل بجانب باب الأسباط تظهر عرض الأرصفة



صورة(3-21): تظهر عرض الأرصفة بالقرب من كنيسة الجثمانية



4. طلعة باب الأسباط المؤدية للمسجد الأقصى إلغاء مواقف السيارات عن طريق أرصفة عريضة مضاعفة الارتفاع (صورة رقم 3-23) .

صورة(3-23): طلعة باب الأسباط تظهر عرض الأرصفة مضاعفة الارتفاع



خارطة (8-3) مداخل البلدة القديمة



5. شارع السلطان سليمان :

إلغاء إمكانية الوقوف في مقطعه مقابل المدرسة الرشيدية بواسطة رصيف عريض ، وفرض غرامة عالية على كل من يحاول التوقف فيه وهو يقع بالقرب من باب الساهرة (صورة رقم 3-24) .

صورة (3-24): شارع السلطان سليمان تظهر رصيف عريض وإشارة تدل على مخالفة مكبرة للسيارات التي تتوقف عليه



6. شارع نور الدين من المتحف الفلسطيني حتى شارع الزهراء :  
إلغاء مواقف السيارات في أجزائه (صورة رقم 3-25) .

صورة (3-25): شارع نور الدين - طلاء الشارع بالأبيض والأحمر



7. شارع ( ابن خلدون ) في مدخل المدرسة المأمونية للبنات :  
بناء رصيف بعرض أكثر من ثمانية أمتار وإلغاء إمكانية الوقوف مع إعطاء فراغ واسع يجذب الكثير من المنحرفين لإزعاج طالبات المدرسة المأمونية (صورة رقم 3-26) .

و

صورة (3-26): شارع ابن خلدون أمام مدرسة المأمونية للبنات تظهر عرض الشارع والطلاء بالأبيض والأحمر





صورة (27-3): شارع السلطان سليمان تظهر عرض الأرصفة

8. شارع السلطان سليمان بمقطعه من شارع صلاح الدين وحتى المصرة:  
عرض الشارع في هذا المقطع يسمح بوقوف السيارات في الإتجاهين، وتم إلغاء إمكانية الوقوف لكلا الإتجاهين وهذا يقع بالقرب من باب العامود (صورة رقم 27-3).



صورة (28-3): باب الجديد على طريق رقم 1 تظهر عرض الأرصفة

9. شارع رقم واحد (مقطع باب الجديد):  
كانت هناك إمكانية للوقوف بالقرب من الباب الجديد وقد تم إلغاؤها تماماً ببناء رصيف يتجاوز عرضه الثمانية أمتار (خارطة رقم 8-3) (صورة رقم 28-3).

10. باب الخليل، (خارطة رقم 8-3):  
تم إلغاء إمكانية إيقاف السيارات في جميع الشوارع الفرعية في منطقة باب الخليل كلياً حتى لأصحاب المحلات التجارية أو مكاتب الخدمات .



صورة (29-3): شارع صلاح الدين تظهر إشارة مدفوع الأجر التوقف

11. تحويل شارع صلاح الدين لمواقف مدفوعة الأجر:

النتيجة إلغاء إمكانية إيقاف السيارات في جميع مداخل البلدة القديمة ما عدا باب المغاربة (خارطة رقم 8-3) حيث الطريق المؤدي (للكوتل) حائط المبكى ، فقد عملت محطة حافلات كبيرة داخل السور وأماكن لتقف الحافلات خارجه حيث عرض الرصيف يبلغ أقل من متر واحد، البلدية تخطط وتنفذ حالياً موقفاً مجانياً تحت الأرض بأحدث المواصفات العالمية، يتكون من سبعة طوابق يتسع لمئات السيارات (صورة رقم 30-3، 31-3، 32-3) .



صورة (31-3) :موقف (حنيون جبعاتي) مقابل باب المغاربة حيث تخطط البلدية لإقامة موقف ضخم



صورة (30-3):داخل باب المغاربة تظهر محطة الحافلات



صورة (33-3) : ملعب المطران حيث تحول لموقف للسيارات



صورة(32-3) :شارع العوفل ( باب المغاربة) يسمح للسيارات بالتوقف بالقرب منه

ويلاحظ في الفترة الأخيرة من سنة (2004-2006) ظهور العديد من مواقف السيارات الخاصة مدفوعة الأجر في محيط البلدة القديمة وهذا يتماشى تماماً مع عقلانية السوق ونظرية (space syntax) ونظرية (structural city analysis) تماماً. كما يظهر في (الخارطة رقم 1-1).

والقدرة الإستيعابية لوقوف السيارات في محيط البلدة القديمة تتوزع على نوعين :-

- داخل مواقف خاصة
  - بجانب أرصفة الشوارع "في الأماكن المسموحة"
- ويبين الجدولان التاليان هذه المواقف لكلا النوعين

جدول رقم(1-3)

اسم الموقف	عدد السيارات	الوضع القانوني
الأقصى شارع الحريري	70	غير قانوني
القدس بالقرب من(سينما القدس) - المسعودي	80	قانوني
موقف باب الزاهرة	30	غير قانوني
موقف السلايمة - باب العامود	80	قانوني
موقف المصراة - المصراة	200	قانوني
موقف الزهراء - علي بن أبي طالب	100	قانوني
موقف شتيه - شركة الكهرباء ، صلاح الدين	100	قانوني
موقف ملعب مدرسة المطران	100	غير قانوني
موقف الشرباتي خلف القنصلية الأمريكية (شارع فيكود همركاز)	40	غير قانوني
موقف مكتبة البلدية ( مجاني )	30	غير قانوني
موقف القدس شارع الحريري	40	غير قانوني
موقف الأوقاف ( داخل البلد )	110	قانوني

مواقف السيارات القانونية وغير القانونية في شرق القدس (الباحث )

جدول رقم (2-3)

عدد المواقع	اسم الشارع
200	شارع صلاح الدين
100	الزهراء
30	نور الدين
100	الرشيد
30	جانب البريد ( الأصفهاني )
40	المسعودي
30	الحريري
10	الإدريسي
10	ابن بطوطة
130	إخوان الصفا
30	المأمونية - ابن خلدون
30	الأخطل
20	الوعري
30	سان جورج دوار الداخلية
50	تحت الحريري

الطاقة الإستيعابية لتوقف السيارات في شوارع شرقي القدس (الباحث)

ومن الملاحظ أيضاً أن ظهور هذه المواقع نتيجة لهذه العقلانيات كان على حساب الأماكن المفتوحة الشحيحة أصلاً ، مثل ملعب المطران (صورة رقم 3-33) مما خلق مشاكل عديدة، حيث بدأ السكان بإظهار إنزعاجهم من هذه الظواهر، كما جاء في الخبر المنشور في جريدة القدس الرياضي صفحة 26 بتاريخ 22/4/2006 .

### 3-3 دراسة الإشارات المرورية في القدس الشرقية:-

1. الإشارة الضوئية في تقاطع التلة الفرنسية (خارطة رقم 3-9):

تسمح هذه الإشارة لثمانية سيارات بالمرور من مناطق شعفاط وبيت حنينا ، في حين أن كل اتجاه يخص اليهود تتجاوز حوالي 100 سيارة لكل اتجاه ، وفي بداية عمل هذه الإشارة كانت تشهد هذه الإشارة ازدحاماً مرورياً بلا نهاية على شارع رام الله -القدس، ولكن بعد فترة اختفى هذا المظهر وذلك لأن



خارطة (9-3): أماكن الإشارات المرورية التي وضعت لمصلحة السكان اليهود

السائقون العرب بدأوا بالتصرف حسب نظرية الحركة الطبيعية الاقتصادية ، وبدأوا بالسفر على الشوارع التي تخدم المستوطنات، ومن مراقبة هذه السيارات في أوقات مختلفة من اليوم ، فإنه لا يصطف على هذه الإشارة في شارع رام الله - القدس أكثر من السيارات التي تسمح هذه الإشارة بمرورها في كل دورة.

2. الإشارة الضوئية في نهاية شارع واد الجوز الملتقي مع الشارع المؤدي للجامعة العبرية (خارطة رقم 9-3):-

فهذه الإشارة تشهد ازدحاماً مرورياً شديداً طوال اليوم ، ولا يوجد بديل لهذا الشارع كي يسلكه السائقون.



3. يوجد في المحيط الشرقي للبلدة القديمة إشارتان ضوئيتان فقط بالقرب من المتحف الفلسطيني(روكفلر) وباب الأسباط مقابل الكثير من الإشارات الضوئية في الجزء الغربي (صورة رقم 34-3) .

صورة(34-3): شارع رقم واحد ( تظهر عليه الإشارات الضوئية)

4. الشارع الموصل من الطور إلى كنيسة الجثمانية، هذا الشارع يشهد استخداماً مشتركاً من اليهود والعرب، حيث أن نسبة ليست قليلة من العرب المستخدمين لهذا الشارع ينعطفون يساراً في نهايته متجهين لرأس العامود وجبل المكبر وغيرها، المستخدمون اليهود في غالبيتهم يتجهون يميناً بعد زيارتهم للمقابر اليهودية،



وبناءً على ذلك قامت البلدية بتوسيع الجزيرة في هذا المرفق مع استخدامها لإشارة تمنع الالتفاف نحو اليسار ، النتيجة استمر السائقون العرب بالالتفاف شمالاً مع الكثير من المخالفات المرورية غالية الثمن ، وفي النهاية استطاع العرب وبعد العديد من المحاولات إزالة الإشارة وتدمير جزء من الجزيرة الذي يعارض للالتفاف لليسار (خارطة رقم 9-3) ( صورة رقم 35-3) .

صورة (35-3) :طريق الطور الجثمانية

5. إشارة قف في شارع العيزرية أريحا، فهذا الشارع الإقليمي الذي أصبح الآن يصل الجزء الجنوبي من الوطن مع جزئه الشمالي، فعلى كل سائق عربي أن يقف على إشارة قف في طابور قد يصل الانتظار به لساعة لمصلحة شارع فرعي يخدم على الأكثر بضعة سيارات تخص مستوطنة كيدار، وفي الساعة التي قد ينتظرها السائق العربي ليستطيع اجتياز هذه الإشارة قد لا تمر سيارة واحدة في الشارع الآخر.



6. إشارة قف والموضوعة على شارع غزير في نقطة تلاقيه مع الشارع المحلي لمستوطنة (أرمون هانتسيف)، هذه الإشارة وضعت عدة مرات ، وأزالها السائقون عدة مرات وهي الآن (2006) غير موجودة، وكذلك إشارة قف الموضوعة على مدخل جبل المكبر بالقرب من موقع المندوب السامي أزال المواطنون هذه الإشارة عدة مرات(صورة رقم 3-36)،(خارطة رقم 3-9).

صورة (3-6):طريق بيت لحم القدس القديمة الملتقبة مع مستعمرة أرمون هنتسيف حيث أزال السائقون إشارة قف



7. إشارة تمهل الموضوعة على شارع بيت لحم القديم عند تلاقيه مع شارع (أرمون هانتسيف) التي تعطي حق الأولوية لليهود داخل مستعمرة (أرمون هنتسيف) للسائرين على خط بيت لحم القدس الإقليمي (صورة رقم 3-37)(خارطة رقم 3-9).

وبحسب (جميل عبد القادر أكبر) فإن السكان يقاومون القوانين والأنظمة التي تتعارض مع مصالحهم

صورة (3-37):إشارة تمهل على مدخل المستوطنة

( جميل عبد القادر أكبر، 1995 )



### 4-3 تطبيق القوانين :-

لقد نشرت جريدة القدس بتاريخ 27/11/2005مقالة تحت عنوان حديث القدس ورد فيها ما يلي:

ص

صورة (3-38):تظهر موظفة البلدية وهي تضع مخالفة مرورية على سيارة متوقفة في منطقة المصراة

(لو جرى إحصاء لعدد أفراد الشرطة على اختلاف أنواعها الذين تم نشرهم في القدس الشرقية لاصطياد المخالفات وتحريير الغرامات فلربما يقترب أو يعادل عددهم في عدة مدن مجتمعة داخل الخط الأخضر) :

أ - تم رصد ثلاثة سيارات تابعة للبلدية تقوم بعملية سحب السيارات التي تتوقف ، حيث لا يسمح لها بذلك، وكذلك سيارة تابعة للبلدية تقوم بمخالفة السيارات المتوقفة ، وكذلك سيارة مشتركة للبلدية والشرطة تقوم بنفس المهمة وكذلك مجموعتان راجلتان للمهمة نفسها.

ب - تم رصد ثلاثة فاحصين يعملون في شوارع القدس بشكل شبه يومي ، ولا تستطيع أية سيارة يتم إيقافها بواسطة هؤلاء الفاحصين من عبور الفحص ، النتيجة غرامة تبلغ ألف شيكل وإعادة ترخيص السيارة من جديد (صورة رقم 3-38) .

ج- دوريات مستمرة من رجال الشرطة الخيالة والسيارات والمشاة الذين يلاحقون السيارات العربية .

د- من ممارسات رجال الشرطة اليهود التي تم رصدها :-

1. عند مفترق روكفلر على طريق أريحا، بالإشارة الضوئية على هذا المفترق بدون أسهم للإشارة تشير للإتجاه ، وما يفعله رجال الشرطة أنهم يقومون بوضع سهم يشير لاتجاه شارع السلطان سليمان وبعد ذلك مخالفة السيارات المنعطفة لليمين ، حيث يقومون بنصب كمين للسيارات المتجه لليمين والنتيجة غرامات عالية لأن السيارات دخلت في شارع ممنوع الإلتفاف إليه .

2. مخالفة سيارات المصلين الذين يقومون بإيقاف سياراتهم في ساعات الصباح عندما يأتون لأداء صلاة الفجر وصلاة الجمعة.

3. انتظار المصلين حتى يقوموا بإيقاف سياراتهم أيام الجمع والقيام بسحبها.

4. عندما يقوم السكان القاطنون في البلدة القديمة بركن سياراتهم ليلاً ، يقوم رجال الشرطة بوضع المخالفات العالية على هذه السيارات، وعندما قام سكان البلدة القديمة بالشكوى عن طريق جريدة القدس للمسؤولين عن هذه المخالفات ، وبأن البلدية تقوم بتوفير مواقف سيارات لليهود من سكان البلدة القديمة، كان رد البلدية ومن خلال جريدة القدس أيضاً بأن البلدية والشرطة ستستمر بذلك عقاباً لهؤلاء السكان، لأن مجهولين قاموا بإزالة ماكنات الدفع في شارع صلاح الدين مقابل الوقوف فيه، والنتيجة جعل كل سائق عربي يريد الاقتراب من البلدة القديمة يفكر مائة مرة قبل محاولة الدخول للشوارع المحيطة بالبلدة القديمة.

### 3-5 المواصلات العامة :

فيما يخص ارتباط القدس بالمدن المحيطة بها، فلقد كانت مدينة القدس وحتى بداية انتفاضة 1987 مرتبطة بالمدن المحيطة بها كبيت لحم، بيت جالا، بيت ساحور، بيت فجار، الخليل، غزة، أريحا، وكذلك بالعديد من القرى الواقعة والتي حسب التقسيم الإسرائيلي تابعة لمنطقة الضفة الغربية مثل مليسون والسواحة الشرقية



وغيرها، وكانت تتخذ محطة السلطان سليمان وشارع نابلس محطات نهائية لها، وكان هذا الإرتباط يتم عبر شركات حافلات تابعة لهذه المدن والقرى، وكذلك عبر خطوط للسرفيس تتخذ من منطقة المصراة محطة لها. كل ذلك كان يدل على مركزية مدينة القدس بالنسبة لفلسطين، وكذلك على الحركة التي كانت تشهدها هذه المدينة ، ويشير لمقدار التغييرات العمرانية التي شهدتها المدينة كمركز خلال الفترة القصيرة الماضية من سنة 1987 وحتى الآن، هذا بالنسبة لارتباط القدس - البلدة القديمة ومحيطها - بالمدن الفلسطينية الأخرى، حيث ترتبط مدينة القدس الآن بعدة خطوط تخدم سكان القدس ذوي الهوية المقدسية بضواحي القدس التي تم عزلها عن البلدة القديمة وهي:-

- كفر عقب .
- بيت جالا
- الرام .
- السواحة الشرقية .
- عناتا .
- أبو ديس .
- مخيم شعفاط .
- العيزرية .
- بيت لحم .

أما بالنسبة للمواصلات العامة المحلية التي تربط البلدة القديمة ومحيطها بالضواحي المحيطة بها، فلقد كانت شركة (إيغد) الإسرائيلية للحافلات قبل إنتفاضة عام 1987 تحتكر تماماً غالبية هذه الخطوط، مما نتج عن ذلك أن الخدمة التي كانت تقدمها كانت تمتاز بما يلي:-

1. إدارة سيئة وذات أهداف عنصرية.
2. عدم توفير (هذه الشركة) عدداً كافياً من الحافلات لخدمة هذه الخطوط.
3. عدم الإلتزام بجداول زمنية في تسيير الحافلات.
4. التزاحم الشديد على هذه الحافلات في المحطة المركزية ، وتحميل أعداد كبيرة من الركاب في كل رحلة مما يسبب إطالة زمن الرحلة ، وعدم راحة الركاب ، وخلق العديد من المشاكل الاجتماعية.
5. عدم الإهتمام بتغطية المناطق المختلفة في هذه القرى مثل جبل المكبر، حيث كان يمر على طريق بيت لحم القدس القديمة الذي يتلاقى مع القرية، حيث كان معدل المسافة التي على السكان قطعها للوصول لمحطات الحافلات تبلغ حوالي 2 كم.

وهذا كله قاد لعدم نجاعة المواصلات العامة وفقدانها للثقة والمصدقية، مما أدى في بداية الثمانينات لظهور عدد من سيارات (البيجو تندر) والتي كانت تقوم بنقل الركاب من البلدة القديمة ومحيطها وضواحيها وبالعكس بظروف سيئة للغاية، وما لبثت هذه السيارات حتى تحولت من سيارات (البيجو تندر) إلى سيارات الفورد ترانزيت، وبدأت بالإزدهار حتى بدايات انتفاضة 1987 وفيها توقفت شركة إيغد عن تسيير رحلاتها على هذه الخطوط لتحل محلها الفوردات والتكسيات ، وازدهرت حتى وصل عددها 1000 فورد و250 تكسي (الخطة الهيكلية 2000). وشكلت هذه (الفوردات) تطوراً طبيعياً بدون تخطيط استطاع ملء الفراغ الذي خلفته شركة (إيغد) بالرغم من المساوئ الاجتماعية ، والتي لم تكن أيدي الاحتلال بعيدة عنها.

واستمرت هذه الوسيلة بخدمة أهالي القدس وضواحيها حتى 2003 حيث قررت بلدية القدس والمواصلات إيقاف هذه (الفوردات) عن العمل ، واستبدالها بشركات حافلات تابعة لضواحي القدس، واستبدال هذه (الفوردات) تم بشكل سريع وعشوائي بدون تخطيط ، وبدون أية دراسات إحصائية لمعرفة احتياجات هذه الضواحي ، وبدون عمل فحوصات بحسب الطرق العلمية، فعدد الحافلات تحدد حسب قدرة هذه الضواحي على شراء الحافلات ، ولم يتم بحسب احتياجات هذه القرى، حيث يبلغ عدد الحافلات العاملة على هذه الخطوط العشرة ( 70حافلة صغيرة و 8حافلات كبيرة ) مقارنة مع (570 حافلة كبيرة و 210حافلة مزدوجة ) تعمل على 48 خط في الجزء الغربي (شركة إيغد عن طريق إيتان أحد مهندسي خطة آب للمواصلات ) . كما يظهر في جدول رقم(3-3) خطوط المواصلات في مدينة القدس وضواحيها وعدد الحافلات العاملة عليها

جدول رقم (3-3) خطوط المواصلات في مدينة القدس وضواحيها وعدد الحافلات العاملة عليها

شبكة المواصلات العامة في شرق القدس معدلة حتى تاريخ 06/02

خط	الانطلاق	المسار	منطقة الخدمة	ساعات العمل	صباحاً	قبل الظهر	الظهر وبعده	المساء	عدد السفارات			طول الخط	زمن السفر نتيجة للفحص	مرور بحاجز	عدد الباصات حتى 02/06		
									مجموع السفارات	من الأحياء	من باب العمود				صغير	كبير	المجموع
1	طريق نابلس	صالح الدين، مركز الشيخ جراح الطبي، هداسا، فندق حياة	العيسوية	05:30-21:00	10	15	15-Oct	30-20	286	142	144	7.2	*		7	1	8
3	طريق نابلس	باب الخليل-طريق الخليل، شارع فينشتاين	صور باهر، أم طوبا	06:00-21:00	15	20	20	30	81	41	40	8.15	*		7		7
3أ	طريق نابلس الإضافي	خط داخلي، واد الحمص، صور باهر، أم طوبا	خط داخلي														
4	طريق نابلس الإضافي	باب الخليل-طريق الخليل، مطل شروبر	مليسون، املسون، المطار	06:15-19:00	30	60	30	60	40	20	20	8.16	*		4		4
5	محطة السلطان سليمان	طريق أريج - رأس العامود، طريق بيت لحم القديمة، واد قدوم	الصلبة، السواحة الغربية، جبل المكبر، حي الفاروق						196	87	109	11	*		9		9
7	طريق نابلس الإضافي	طريق نابلس، طريق رام الله، شركة الكهرباء، مفترق كوكاكولا	شعفاط، رأس خميس	05:30-21:00	15-Oct	15	15	30-20	302	152	150	6.3	عتاتاً		10		10
18	طريق نابلس الإضافي	طريق نابلس، مستشفى سان جوزيف، طريق رام الله	مفرق الرام، محسوم قلنديا	05:30-21:00	10	15-Oct	10	15	169	85	84	16	ضاحية البريد		19		19
21	محطة السلطان سليمان	باب الخليل-طريق الخليل، دير طنطور، شارع الإنفاق	بيت جالا	06:00-21:30	15	20-30	20	30	196	96	100	13.4	شارع الإنفاق		17	1	18
36	محطة السلطان سليمان	طريق أريج-رأس العامود، واد قدوم	الشيخ	06:00-21:30	15	10	10	15	396	188	208	3.5			16	1	17
36أ	محطة السلطان سليمان	طريق واد الجوز، نفق جبل الزيتون، شارع معاليه ادميم-العيصرية	العيصرية	06:00-21:30								14.15	الزعم				
36 ب	محطة السلطان سليمان	طريق واد الجوز، مفترق التلة الفرنسية، طريق معاليه ادميم	معبز الزيتون														

شبكة المواصلات العامة في شرق القدس معدلة حتى تاريخ 06/02

خط	الانطلاق	المسار	منطقة الخدمة	ساعات العمل	قبل الظهر				المساء	الظهر وبعده	عند السفرات			طول الخط	زمن السفر نتيجة للفحص	مرور بحاجز	عدد التذاكر حتى 02/06		
					صباحا	قبل الظهر	الظهر وبعده	المساء			مجموع السفرات	من الأحياء	من باب العمود				صغير	كبير	المجموع
45	طريق نابلس الإضافي	طريق نابلس، طريق جبل الزيتون، مركز الشيخ جراح الطبي، طريق رام الله، ضاحية البريد	بئر نبالا	06:00-21:30	20	20	30	30	30	38	38	76	11.25		ضاحية البريد	5		5	
54	طريق نابلس الإضافي	طريق نابلس، مستشفى سان جوزيف، طريق رام الله، شركة الكهرباء، مفترق مخيم شعفاط	حي السلام، عناتا	06:00-20:30	20	30	30-60	60	60	80	80	160	7		عناتا	8		8	
63	محطة السلطان	طريق أريحا، راس العامود، واد قنوم	الشيخ	05:30-20:00	20-15	30-20	20	60-30	20	65	126	3.5	7.3		*			10	
63	محطة السلطان	طريق واد الجوز، نفق جبل الزيتون، شارع معاليه ادميم، العيزرية	السواحة الشرقية	مخيم الزيتون	20-15	30-20						16.75			الزعيم			10	
63	محطة السلطان	طريق واد الجوز، مفترق التلة الفرنسية، طريق معاليه ادميم	بيت حنينا الشرقية	خط جديد	20-15	30-20						8.3						10	
74	طريق نابلس الإضافي	طريق نابلس، مستشفى سان جوزيف، طريق رام الله، بيت حنينا، محسوم ضاحية البريد	اسكان نسيية	06:30-21:00	20-15	30	20-15	30	30	247	503	8.3		27	ضاحية البريد			22	
74	طريق نابلس الإضافي	طريق نابلس، مستشفى سان جوزيف، طريق رام الله، تل الغول، اسكان المعلمين، واد دم	حد الطبل	06:30-21:01	30-20	30	20	30	30			10		*				22	
74	طريق نابلس الإضافي	طريق نابلس، طريق سان جوزيف، طريق رام الله	الطور، المطع	06:30-20:30	20-15	30-15	15					8.4		*				22	
75	محطة السلطان	الصوانة، المطع، الجامعة المرمونية، مفترق الطور، المقاصد، جبل الزيتون، بيت فاجي	الزعيم	05:30-21:00	30	30	15	15	15	144	277	6.5		15				9	
75	محطة السلطان	الصوانة، مفترق الطور، مفترق الزعيم	الثوري	06:00-21:00	30	30	30	30	30			3.2		الزعيم				6	

شبكة المواصلات العامة في شرق القدس معدلة حتى تاريخ 06\02																									
خط	الانطلاق	المسار	منطقة الخدمة	ساعات العمل	صباحاً	قبل الظهر	الظهر وبعده	المساء	عدد السفرات			طول الخط	زمن السفر نتيجة للفحص	مرور بحاجز	عدد الباصات حتى 02/06										
									مجموع السفرات	من الأحياء	من باب العامود				صغير	كبير	المجموع								
76	محطة السلطان	طريق أريحا، باب الاسياط، طريق العوفل، واد حلوة	سلوان، الصلعة	06:00-22:00	10	39005	39005	30	204	173	377	5.9	21	17	2	15									
76ا	محطة السلطان	طريق أريحا، باب الاسياط، طريق العوفل، واد حلوة	جبل النطن، المدارس، رأس العامود	06:00-22:01	10	39005	10	30				4.4													
76 ب	محطة السلطان	طريق أريحا، باب الاسياط	ضاحية البريد																						
77	طريق نابلس الاضاحية في	طريق نابلس، سان جوزيف، طريق رام الله			*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*									
78	طريق نابلس الاضاحية في	سلطان سليمان، واد الجوز، طريق نابلس، سان جوزيف، طريق رام الله، مفترق الرام	ممر قلنديا	05:30-20:30	10	39005	30	102	102	204	204	11.3	26												
78ا	طريق نابلس الاضاحية في	سلطان سليمان، واد الجوز، طريق نابلس، سان جوزيف، طريق رام الله، مفترق الرام	الرام	05:30-20:31	10	39005	30	15				10													
81	طريق نابلس الاضاحية في	سلطان سليمان، واد الجوز، طريق نابلس، سان جوزيف، طريق رام الله، مفترق الرام	محسوم 300، ممر رمل	06:30-21:00	20	15	20	30	148	151	299	10.5	25	19	3	16									
124	محطة السلطان	باب الخليل-طريق الخليل، تلبوت، دير طنطور		06:00-21:00	30-20	30	60		65	57	122	10.3	23	14		14									
														صغير	كبير	المجموع									
														199	11	210	3810	1862	1948						
																	المجموع الكلي 28 خط								

المصدر : وزارة المواصلات الإسرائيلية عن طريق حسن عبده مدير شركة حافلات جبل المكبر

ومن المشاكل التي ظهرت مع تشغيل هذه الخطوط هي :-

1. قيام البلدية بوضع العديد من الإعاقات المادية على عمل هذه الخطوط ، فالحافلات المنطلقة من المحطة المركزية الموجودة في شارع السلطان سليمان تواجه لدى خروجها بأن البلدية قد قامت بإغلاق الاتجاه نحو الشمال بجزيرة ، مما يضطرها للسفر في الأيام العادية للدوران في منطقة المصراة والعودة بعد السير مسافة 800 متر لنفس نقطة الانطلاق في الاتجاه الآخر ، وفي الأيام العادية وفي أوقات الذروة يستغرق قطع هذه المسافة بمعدل 15 دقيقة ، أما في أيام الجمع ورمضان والمناسبات فإن الشرطة تقوم أيضاً بإغلاق الدوار الموجود في المصراة مما يضطر الحافلات للسفر لشارع رقم واحد وعبور إشارتين ضوئيتين إضافيتين وإطالة مسافة الرحلة لحوالي 1300 متر في أزمات مرورية خانقة حيث تستغرق الرحلة للعودة لنقطة الانطلاق بجانب المحطة المركزية حوالي 25 دقيقة ، (الباحث قام بهذه الرحلات وقام بحساب الإعاقات الزمنية في هذه الأوقات ولعدة مرات في الأوقات العادية) .

2. قيام الشرطة وفي أوقات عديدة بوضع نقطة شرطة في باب الأسباط تختص بتفتيش الحافلات وتسجيل أرقام هويات الركاب ، حيث تستغرق هذه العملية بالمعدل 15 دقيقة للحافلة سيء الحظ الذي يتعرض لذلك .  
3. عدم وجود محطات تحدد أماكن تحميل وإنزال الركاب ، مما يضطر السائق للتوقف أمام كل منزل لتحميل وإنزال الركاب ، وهذا يضيف وقتاً آخر لطول زمن الرحلة ، بدأت شركات الحافلات في الفترة النهائية لهذا البحث بتركيب إشارات تدل على محطات تحميل وإنزال الركاب ، لكن لا يتم الالتزام بها ، كذلك محطات لإنتظار الناس .

4. شوارع ضواحي القدس غير مؤهلة لهذه المواصلات ، خصوصاً الحافلات الكبيرة ، ومما يضاعف هذه المشكلة وقوف السيارات على جانبي هذه الشوارع مما يخلق أزمات مرورية شديدة تعطل السير في بعض المناطق مثل الثوري والعيسوية لمدة قد تصل إلى 30 دقيقة ، وهذا يزيد في طول الرحلة الزمني ، أما في جبل المكبر فالحافلة الكبيرة تنهي رحلتها قبل نهاية الخط بكيلو متر واحد لعدم قدرة الحافلة على الإلتفاف في نهايته ، والأزمات المرورية الخانقة التي تتكون لدى مرور الحافلات الكبيرة في منطقة وادي قدوم المذكورة سابقاً مما تسبب في إطالة زمن الرحلة وعدم راحة المسافر .

5. النقص في أعداد الحافلات لا يجعل هناك أية إمكانية للضبط والسيطرة على تردد هذه الحافلات ، فقد يستمر زمن انتظار الحافلة سواء في المحطة المركزية أو على الشوارع لسنتين دقيقة .

6. إن من يسير ويدير هذه الخطوط مبدأ تحقيق الربح ، وكما تدعي الخطة الهيكلية 2000 محاولة تجنب الخسارة ، وذلك لأن الأجرة في شرق القدس هي نصف الأجرة في غربها ( الخطة الهيكلية 2000 ) .

7. فلا تدار هذه الخطوط من مبدأ خدمة المجتمع المقدسي وهذا يخلق العديد من المشاكل الاجتماعية وعدم الثقة بين هذه الشركات والمواطنين ويمس نجاعة هذه الخطوط ومصداقيتها .

8. عدم توفر الكوادر المؤهلة علمياً لإدارة هذه الخطوط .

9. الإعاقات التي تسببها الإشارات الضوئية على هذه الخطوط .

وبعد عرض هذه المشاكل وإذا علم أن معدل زمن الانتظار في غرب المدينة هو أربعة دقائق ونصف بزيادة حوالي دقيقة ونصف عن الزمن المخطط له ، وإذا علمنا أن المخططون في غرب المدينة قد اعتبروا هذه الإعاقة إحدى قضاياهم المهمة ، وهم الآن يبحثون عن كافة الحلول التكنولوجية لحلها . ( الخطة الهيكلية لبلدية القدس 2000). فإنه يمكن إدراك مدى المعاناة التي يواجهها المواطنون في ضواحي القدس للارتباط والتواصل مع البلدة القديمة ومحيطها ، فمن الجهة الأولى لا يجد المواطن المستخدم لسيارته الخاصة أماكن يستطيع إيقاف سيارته فيها إذا أفلت من المخالفات المرورية ، ومن الجهة الأخرى استخدام مواصلات عامة لا تملك مصداقية ونجاعتها متدنية. وكل هذه المشاكل لخصتها مقالة منشورة في جريدة القدس يوم الأحد بتاريخ 26\3\2006 بعنوان " ماذا بعد مرور عام على عمل شركات الحافلات الموحدة التابعة لبلدية القدس ؟"

وقد ورد في المقالة :-

1. فهذه الشركة التابعة لبلدية القدس والتي فرضتها بلدية القدس ووزارة المواصلات الإسرائيلية لتحل محل سيارات الفورد ترانزيت على خطوط القدس ، لم تلبي احتياجات المواطنين والطلاب والعمال والموظفين، فالمقال لم يتطرق إلى هموم شركات الحافلات الفلسطينية بعد عقدها اتفاقية مع بلدية القدس ووزارة المواصلات التي لم تحقق لها سوى المزيد من الخسارة والديون والضرائب الباهظة الثمن، ولكن تناول ما حققته هذه الشركة للمواطنين، فنتيجة لعدم الجدوى المادية لخط رام الله البيرة فذلك يخلق مشاكل بين الركاب والسائقون خصوصاً الطلاب وكبار السن ذوي التسعيرات المنخفضة.

2. نقص عدد الحافلات في فترات الذروة الصباحية والمسائية لدى ذهاب وعودة الطلاب والموظفين

لمدارسهم وأماكن عملهم.

3. عدم وجود رقابة على تصرفات السائقون.

فالمواطن (جواد أبو رمضان) يقول إذا كانت هناك أزمة لتقليل رزقهم فيجب إيجاد حل لها ، ولكن ليس على

حساب المواطن ، وفيما يلي وصف لأوضاع بعض خطوط المواصلات في القدس الشرقية :-

أ - خطا مخيم شعفاط وعناتا (خارطة رقم 3-11) :-

فيلاحظ كثرة شكوى المواطنين:-

1. نقص الحافلات حيث يتواجد فقد 12 حافلة.

2. عدم اجتياز الحافلات لحاجز عناتا العسكري، مما يضطر الركاب للسير مسافة طويلة على شارع

غير مؤهل للمشاة ، ولا وجود للأرصفة للوصول إلى مدارسهم وأعمالهم أو العكس، مما يسبب لهم مشاكل

متكررة كالتأخير عن أعمالهم وإضاعتهم لجهدهم وأوقاتهم.

3. التزام على الصعود للحافلات ، أو التجمهر بأعداد كبيرة على الحاجز العسكري ، وما يخلقه من مشاكل اجتماعية، فالفتيات وطالبات المدارس لا يستطعن المزاحمة مما يسبب مشاكل لا نهاية لها، الطالبة ولاء محمود تطالب بوضع حد لذلك وإضافة حافلات أخرى.

ب- حافلات صور باهر (خارطة رقم 3-11) :-

ذكرت إحدى المعلمات نيابة عن المعلمات الأخريات القاطنات خارج صور باهر ، ولخصت الموضوع بما يلي:-

1. سوء انتظام عمل المواصلات على الخط مما يضطرهن للانتظار مدة طويلة حتى تأتي الحافلة.  
2. هناك معلمات يضطرن لعبور الحواجز المقامة عند مناطق سكانهن والجدار ومحاولة الالتفاف والقفز ثم ركوب مواصلة أخرى حتى وصول مدينة القدس ، ومن ثم حافلات صور باهر، وما يحتاجه ذلك من جهد ووقت وتعب حتى الوصول للمدارس، وهذا يتطلب تشغيل حافلات أخرى. أما (فؤاد الرجبي) فيقول إن العمل يبدأ في أوقات متأخرة مما يضطر العمال الذين يذهبون إلى أعمالهم مبكراً أن يسيروا على الأقدام.

ج- خط العيساوية (خارطة رقم 3-10) :-

(أم محمد) تقول عدد الحافلات مناسب لكنها تأتي مرة واحدة ، وتنقطع مرة واحدة، وما يسببه ذلك من مشاكل.

د- خط شعفاط (خارطة رقم 3-10) :-

الطالبة (شريهان) من مدرسة المأمونية وتظن في شعفاط تواجه يوماً صعباً بسبب قلة المواصلات وبسبب الإشارات الضوئية التي لا تسمح في كل مرة سوى بمرور خمس سيارات مما يؤدي إلى حدوث أزمة مرور عند موعد المدارس وتأخرها، وتقول منطقة شعفاط لا يوجد لها حافلات محددة ، ولذلك لا نستطيع شراء كرت مخفض السعر ، مما يحرمها من التخفيض في التسعيرة، وتطالب بتخصيص حافلات خاصة لمنطقة شعفاط. أما السائقون فيقولون أنهم يعانون من إغلاق الحمامات الموجودة في موقف الحافلات شارع نابلس وعدم وجود مظلات مناسبة في المحطة، ولدى مطالبة البلدية بوضع مظلات مناسبة رفضت البلدية ذلك بحجة عدم وجود ميزانية.

أما المتعهد (هاني سرور) والذي أوكلت إليه البلدية إدارة هذه المواقف ، والذي يعاني من عدم دفع هذه الشركات أجره إدارة هذه المحطات ، فإنه يضطر من فينة إلى أخرى لإغلاق هذه المحطات أمام الحافلات مما يدفع هذه الحافلات للذهاب للمحاكم واستصدار أوامر تجبره على فتح هذه المحطات، بما يترتب على ذلك من مشاكل، وفي الفترة الأخيرة (2006) ترك المتعهد هاني سرور هذه المواقف





خريطة رقم (3-10) البلدات المقدسية التي تخدمها خطوط المواصلات العامة



خارطة رقم ( 3-11 ) : البلديات المقدسية التي تخدمها خطوط الموصلات العامة

وقد تم رصد ردود وتعليقات أصحاب شركات الحافلات :-

فصاحب شركة شعفاط (محمد محمد علي ) يقول: عدد الحافلات 12 يكفي أن هذه الحافلات تدار بشكل جيد ، لكن الحواجز هي السبب للمشاكل، وكذلك الحواجز الطيارة حيث يقوم الجنود بتوقيف الحافلة لمدة تبلغ نصف ساعة حتى يقوموا بتسجيل أرقام هوياتهم، كذلك أزمة الطرق والإشارات الضوئية، كذلك تم منع الشركة من إحضار حافلة كبير للعمل على الخط.

وأما أصحاب شركتي الثوري وسلوان نعيم الطويل فيقول :-

عدد الحافلات كاف فخط الثوري يعمل عليه 6 حافلات و 11 حافلة على خط سلوان ، وهناك حافلات لم ننزلها للعمل حتى تقوم بلدية القدس والشرطة بحل الأزمة التي تعاني منها الشركتان خاصة الثوري ، وهذه الأزمة هي توقف السيارات الخاصة على جانبي شارع الثوري الذي يمتد من البستان حتى نهاية الشارع وخاصة بين الساعة السادسة صباحاً وحتى التاسعة مما يغلّق الشارع ، وكذلك عدم وجود بنية تحتية ، وأحياناً يضطر لاستدعاء أصحاب السيارات النائمين في بيوتهم لفتح الشارع ، وفي مرات يضطر المواطنون لحمل السيارات المتوقفة وابعادها عن الشارع ، وحتى بعد بناء بلدية القدس لموقف للسيارات للوقوف به ونقص عدد الناس الذين يوقفون سياراتهم فيه ، لكن المشكلة مستمرة.

### 6-3 الاستنتاجات :-

بعد التعرف على أوضاع المواصلات وبعد إقرار الخطة الهيكلية 2000 بالمشاكل الموجودة ، وبعد مقارنة عدد الحافلات التي تعمل الآن على هذه الخطوط ، ومقارنتها بعدد (الفوردات) التي كانت تعمل قبل شركات الحافلات 1000 فورد و250 تكسي عمومي ( الخطة الهيكلية). ومقارنة زمن انتظار المواطن في شرق القدس مع زمن الانتظار مع غربها ، فإن نظام المواصلات العامة قد انهار ، وأصبح الناس يتوقون للفترة التي كانت تعمل فيها الفوردات ، فأصبح المواطن المقدسي يجد صعوبة هائلة للوصول للبلدة القديمة ومحيطها سواء باستخدام السيارة الخاصة أو المواصلات العامة ، وما الإعاقات التي تضعها البلدية في وجه المواصلات أما عن طريق :- الإعاقات الفيزيائية ، الإعاقات الشرطة ، عن طريق الإشارات المرورية ، عن طريق عدم تحسين محطات الحافلات ، عن طريق : عدم توفير الدورات الصحية العامة ، عدم توفير مظلات في هذه المحطات. إلا دليل على أن الهدف هو تهجير المواطنين الفلسطينيين عن البلدة القديمة ومحيطها ، وفسح المجال لكل ضاحية للاستقلال عنها عن طريق تشجيع نمو المراكز الثانوية حولها ، وفي المقابل فإن كل المؤشرات والتسهيلات التي وفرتها البلدية لليهود تشير إلى أن الهدف الحقيقي وراء كل الإجراءات الاحتلالية هو إحلال المزيد من المستوطنين اليهود مكان السكان العرب الأصليين سواء داخل البلدة القديمة أو في محيطها وخاصة في منطقة ما أصبح يطلق عليه ( مدينة داوود ) والتي يعمل الاحتلال على إقامتها على أراضي سلوان جنوب البلدة القديمة ( خارطة رقم 3-11 ) .

## الفصل الرابع

### التطور العمراني في ضواحي شرق القدس

#### 1-4 المقدمة

شهدت ضواحي القدس وبدون استثناء تطوراً عمرانياً سريعاً في الفترة الأخيرة ، وكان ذلك ظاهراً في مقطع شارع رام الله القدس - في منطقة بيت حنينا ، ومقطع شارع رام الله القدس في منطقة شعفاط ، وجبل المكبر بمدخله الغربي والشرقي ، ورأس العامود - منطقة رأس كبسة ، وسلوان ومنطقة بير أيوب ، والثوري، وصورباهر وأم طوبا والطور والعيسوية ، ولإدراك عملية التحويلات التي تمت في هذه المناطق فإن البحث سيتناول مناطق جبل المكبر ورأس العامود وسلوان وبيت حنينا وشعفاط كحالات دراسية ، وسيتم دراسة هذه المناطق عن طريق رصد التحولات والتطورات الوظيفية التي تمر بها (الخريطة 2-1أ و 2-1ب تبين هذه المراكز) .

#### 1-1-4 جبل المكبر

شهد جبل المكبر وخلال السنوات القليلة السابقة (2006-2002)) تحولات عمرانية إقتصادية طالت

منطقتين:-

1. منطقة مقطع شارع بيت لحم القدس الذي يمر بمدخل البلدة الغربي والتقاءه بشارع المدارس والذي يشكل مدخل البلدة الغربي الشمالي .

2. التقاء الشارع الأمريكي الذي يشكل مدخل القرية الشرقي الشمالي مع شارع بيت لحم القدس منطقة الصلعة .

ففي المدخل الغربي الشمالي نلاحظ ظهور المحلات التجارية: ثلاثة سوپر ماركات، ملحمتين، مطعمين، محل حلويات، مكتب محاسبة، مكتب سفريات، مكتب تاكسيات، صيدلية، مركزين طبيين إحداهما تجري فيه عمليات بسيطة، محل أدوات كهربائية، محل مواد بناء وكهربائيات، صالون حلاقة، محل خضراوات، محل إلكترونيات، بقالة، مدرسة ثانوية للبنات، مدرسة ثانوية للبنين، مسجد جديد، أطباء أسنان. أما المدخل الشرقي فنلاحظ ظهور ملحمتين ، مخبز ، سوپر ماركت ، محل خضار ، كهربائي سيارات ، ميكانيكي سيارات، مغسلة سيارات ، محطة بنزين ، ثلاثة محلات بناشر سيارات ، ثلاثة محلات خضار ، مكتب تكسيات ، ثلاثة محلات مواد بناء ، محل كهربائيات ، ثلاثة مراكز طبية ، مسجد جديد ، والنتيجة أصبحت القرية مكتفية تماماً وليست بحاجة للبلدة القديمة إلا فيما ندر ، ولكن البنية التحتية والمواصلات غير مؤهلة مطلقاً لكل هذه النشاطات الاقتصادية ، وتقوم البلدية حالياً بتطوير هذا القطاع بهدف إحكام القطيعة التاريخية بين جبل المكبر ومركز مدينة القدس ( البلدة القديمة ) ( صورة 13-3 ) .

#### 4-1-2 سلوان - بير أيوب (صورة رقم 1-4) :-

إن شارع سلوان وحتى عام (2003) لم يكن يشهد أية تطورات عمرانية البتة ، حين قامت بلدية القدس بتطوير هذا الشارع ليتحول فجأة لمركز ثانوي لقرية سلوان ويضم ثلاثة مراكز طبية ، صيدلانية ، ملحمة ، محل سجاد ، محل حلويات ، محلين لمواد البناء ، محلات خضروات ، مخبز ، وثلاثة سوبر ماركات ، مكتب تاكسيات ، محل بناشر للسيارات ميكانيكي سيارات ، وكهربائي سيارات ، وهو ما زال يمر بمرحلة تطور بالإضافة لوجود مسجد سابقاً ، والنتيجة تم تأهيل الشارع حديثاً ، وأصبحت منطقة سلوان مكتفية تماماً ، وبذلك قطعت البلدية الصلة التاريخية بين البلدة القديمة وسلوان الملاصقة تماماً لها من الناحية الشرقية ( الجنوبية ) ومع ذلك عززت صلة المستوطنين بالبلدة القديمة .



صورة (1-4) :المركز الناشئ في سلوان

#### 4-1-3 رأس العامود (صورة رقم 8-3):-

شارع رأس العامود من مسجد رأس العامود وحتى مفرق أبو ديس قامت بلدية القدس بتأهيل الشارع حديثاً ليتحول لمركز تجاري مزدهر ويضم : أربعة مراكز طبية ، ثلاث صيدليات ، مسجد جديد ، محلات مفروشات ، محلات لمواد البناء ، مطاعم سياحية ، محلات كهربائيات ، محلات إلكترونيات ، صالونات للرجال والنساء ، سوبر ماركات ، مخبز ، محلي قطع سيارات ، مكتب سياحة وحج وعمرة ، محل للسجاد والبرادي ، محل هدايا ونثريات ، محلين للمواد التمويينية ، محلات خضراوات ، بالإضافة لوجود مكتب تاكسيات ، وثلاثة محطات وقود كانت موجودة سابقاً ومسجد سابق ومقهى سابق وملحمتين. وبذلك فإن منطقة رأس العامود أصبحت تشكل مركزاً رئيسياً في المنطقة وهي أيضاً مكتفية تماماً. من الملاحظ أن المحلات التجارية التي تقع في مفرق أبو ديس المجاور لرأس العامود حيث يمر الجدار العنصري أغلقت أبوابها ومحطة الوقود المتواجدة في المفرق تعاني من ركود اقتصادي كبير.

#### 4-1-4 الثوري الشارع الرئيسي :-

وقد تضاعفت أعداد المحلات التجارية في هذا الحي ، ويشهد حركة تجارية نشطة واختناقات مرورية

ويضم :-

مركزين طبيين ، مركز للمعاقين ، مدرسة ، محلات خضار ، سوبر ماركات ، ملحمة ، مخبزين ، مكتب تاكسيات ، مكتب للسياحة والحج والعمرة ، مكتبة ، وبذلك أصبح الثوري مركزاً تجارياً مكتفياً ذاتياً في معظم مستلزمات سكانه اليومية .

#### 4-1-5 حي شعفاط (صورة رقم 18-3) :-

ويلاحظ في حي شعفاط تضاعف أعداد المحلات التجارية فهو يضم :-

مركزين طبيين ، عدة صيدليات ، مكاتب سيارات ، مساجد ، محطة بنزين ، ملحمة ، محل زراعي ، محلات حلويات ، محلات أثاث ، سوبر ماركات ، مسامك ، محلات خضار ، محلات ملابس ، صالونات رجالي ونسائي ، محلات تصليح سيارات ، مكاتب هندسية ومساحة ، مطاعم ، مخابز ، محلات لبيع السيارات، محلات لتأجير السيارات ، مكاتب تكسيات ، محلات مواد بناء ، المنطقة أصبحت مركزاً مكتفياً ذاتياً.

#### 4-1-6 حي بيت حنينا (صورة رقم 19-3) :-

ويلاحظ أيضاً تضاعف أعداد المحلات التجارية وتنوعها فهي تضم :-

سوبر ماركات ، مكاتب محاسبة ، مستشفى للمسنين ، مركزين طبيين ، عدة صيدليات ، مطاعم ، محلات مواد بناء ، محلات حلويات ، محلات ملابس ، محطتي وقود ، محلات خضار ، إلكترونيات ، كهربائيات، مكاتب لبيع السيارات ، مكاتب خدمات ، محلات للأثاث ، محلات لحوم وأسماك ، عيادات طبية ، صالونات رجالي ونسائي ، مخابز ، محلات تأجير سيارات ، سوق تجاري ، صرافة ، وبذلك أصبح هذا المقطع يشكل مركزاً مكتفياً ذاتياً. الملاحظ هنا أن كل شارع رام الله القدس ومن شعفاط وحتى التقائه مع الشارع الالتفافي لمستوطنة النبي يعقوب أصبح متصلاً تجارياً ، ليشكل شارعاً تجارياً رئيساً يشهد ازدهاراً اقتصادياً.

شارع رام الله القدس ومن شعفاط إلى بيت حنينا يشهد حالياً عملية تأهيل من قبل بلدية القدس، وذلك لتأهيل هذا الشارع لمرور القطار الخفيف عليه، إن الأمثلة السابقة لما جرى ويجري في الأحياء السابقة ينسجم تماماً مع بقية أحياء المدينة ليؤكد الفرضية بأن سياسة البلدية تتمثل في قطع صلة المواطنين العرب بمركز مدينتهم التاريخي.

#### 4-1-7 الاستنتاجات :

1. قيام بلدية القدس بتأهيل شوارع منتقاة في البلدات المحيطة في القدس ، حيث تشهد بعد ذلك ازدهاراً ونمواً اقتصادياً ، وزيادة مضطردة في المحلات التجارية وتنوعها ، مثل شارع رأس العامود ، شارع سلوان، شارع رام الله القدس ، شارع صور باهر ، والبلدية بدأت حالياً وفي المراحل النهائية البحث لتأهيل مقطع شارع بيت لحم القدس والذي بدأ يتطور عليه مركز ثانوي في مقطعه المار في جبل المكبر .
2. الحركة الاقتصادية وحركة الناس في هذه المناطق تستمر حتى ساعة متأخرة ليلاً.

3. ظهور هذا التطور العمراني في جميع هذه المناطق منذ عام 2003 .
4. في الوقت الذي تشهد فيه هذه المراكز حركة ليلية نشطة تعاني البلدة القديمة ومحيطها من سكون ليلي شديد وحركة تجارية ضعيفة .

#### 4-2 تفسير وشرح التطور العمراني الذي تمر به ضواحي القدس حالياً بالإعتماد على الجزء النظري لهذا البحث :-

##### 4-2-1 نظرية بافلوف :

بلدية القدس تبذل قصارى جهدها لمنع المواطنين العرب سكان الضواحي وحتى سكان مدينة القدس من الوصول إليها ، فسياسة تقنين المواقف والمخالفات العالية المترتبة على ذلك (صورة رقم 24-3) غرامة مكبرة وكذلك التواجد المكثف لشرطة السير ، مع ما يترتب على ذلك من مخالفات يومية عالية وبمقارنتها مع نظرية بافلوف ، كل ذلك أدى بسكان ضواحي القدس بالإبتعاد عن البلدة القديمة ومحيطها وتوفير حاجياتهم الضرورية خارجها.

فربط التواجد في محيط البلدة القديمة بالمخالفات المرورية العالية جعلتهم يتجنبون ذلك خوفاً من هذه المخالفات ، التي أصبحت تستنزف السكان إذا استخدموا سياراتهم الخاصة من جهة ، ومن الجهة الأخرى تجنب الوصول للبلدة القديمة بالموصلات العامة. بسبب عدم مصداقية وموثوقية هذه المواصلات ، وعدم التقيد بالمواعيد طول فترة الانتظار للصعود للحافلة، طول الرحلة الزمني ، نقاط التفتيش، وتسجيل أرقام هويات الركاب في نهاية الرحلة التي تستغرق من أبعد المناطق لمحيط البلدة القديمة - والتي تستغرق بالسيارة الخاصة عشرة دقائق - تصل إلى ساعة كاملة بالحافلة أو أكثر، وهذا كله ناتج عن سياسات بلدية القدس وشرطتها. وهذا يدل على أن هناك تعمداً واضحاً لربط الوصول بالقدس بالمخالفات أو طول الوقت الذي تستغرقه الرحلة إليها ، وهذا كله يتمشى مع قوانين بافلوف للتعليم الشرطي ، حيث تهدف هذه السياسات تجنيد الإنسان المقدسي الوصول للبلدة القديمة ومحيطها .

##### 4-2-2 نظرية structural city analysis :

أما بحسب نظرية (structural city analysis)) فهي تبني فهمها وإدراكها للتطور العمراني وترجعه لعوامل أولية عرفت على أنها قد تكون قوانين أو مباني أو طرقاً (شوارعاً) ، فبحسب هذه النظرية نلاحظ: أولاً : استخدام قوانين السير الصارمة لجعل الناس يتجنبون الوصول لمحيط البلدة القديمة. ثانياً : القضاء على كل الأماكن التي يمكن إيقاف السيارات فيها ، فلم يبق إلا القليل منها وسياسة إنهاؤها لا تزال مستمرة.

في مقابل هذه العوامل الأولية التي تدفع الناس للإبتعاد عن محيط البلدة القديمة ، فإن سياسات البلدية التي تتمثل بتأهيل الشوارع الرئيسية في ضواحي القدس كما ذكر سابقاً تجعل من هذه الشوارع عوامل أولية تجذب لها عمليات تطور عمراني واقتصادي ، تقوم بتوفير حاجات الناس التي كان إنجازها وتحقيقها مثل العلاج ، المخابز ، التعليم ، وكل الأشياء الأخرى يستلزم الوصول للمركز المتمثل بالبلدة القديمة ومحيطها ، حيث تبدو العملية في مجملها عملية تخطيطية بريئة ، وفي الحقيقة فإنها تنطوي على أهداف سياسية عنصرية خبيثة تهدف إلى طرد السكان العرب من البلدة القديمة وإحلال المستوطنين مكانهم .

#### 4-2-3 نظرية space syntax :

أما بحسب نظرية ((space syntax والنظريات المنبثقة منها مثل نظرية الحركة الاقتصادية الطبيعية، فإن نمو المناطق التجارية يعتمد على قدرة الناس للوصول إليها بحرية وبسهولة سواء بالسيارة أو بالموصلات العامة ، والتي تفترض أيضاً أن انتهاء أية منطقة تجارية وإغلاق المحلات التجارية بها يعتمد على عدم قدرة الزبائن للوصول إليها.

فما يحدث ينسجم مع هذه النظرية تماماً ، حيث أنه وفي الوقت الذي تجعل سياسات البلدية الوصول للبلدة القديمة ومحيطها صعباً جداً ، فإن الضواحي أصبحت توفر كل شيء بسهولة ويسر ، وبدأ الجيل الجديد من السكان أقل ارتباطاً بالبلدة القديمة ، الأمر الذي سيؤدي إلى قطيعة نفسية وفيزيائية بين قلب المدينة وأطرافها ، وإحكام السيطرة الاستيطانية على البلدة القديمة ومحيطها ، وكذلك تعزيز فكرة أن مركز المدينة الحقيقي في غرب القدس. وإذا تم فهم الوضع من ناحية نظرية الحركة الطبيعية الاقتصادية فإننا نجد أن سكان الضواحي يستطيعون تحقيق جميع حاجاتهم بحركة بسيطة ، لا تحتاج السفر لمحيط البلدة القديمة فكل شيء أصبح في متناول أيديهم.

#### 4-2-4 نظرية المواقع الاستراتيجية :

أما إذا حاولنا فهم التطور العمراني في ضواحي القدس باستخدام نظرية المواقع الاستراتيجية والتي تفترض أن أصحاب المحلات التجارية يحاولون وضع محلاتهم في المواقع التي تقلل التكاليف للحد الأدنى وزيادة الربح للحد الأقصى، فتواجههم بالضواحي يحقق لهم الشرطين.

#### 4-2-5 سلوك سكان القدس يتماشى مع عقلانية السوق :

وإذا ما حاولنا فهم وإدراك هذا التطور بفهم سلوك وتصرف البشر حسب عقلانية السوق ، والتي تفترض أن الإنسان وبغض النظر عن ثقافته وديانته ، أو أي شيء آخر ، يتصرف دائماً محاولاً الوصول الحد الأقصى للربح سواء إن كان صاحب محل ، أو كان زبوناً بتوفير تكاليف السفر ، فنجد أن هذا التطور ينسجم أيضاً مع ذلك.



#### 4-2-6 تصرف سكان القدس حسب العقلانية الاجتماعية :

حيث سنحاول فهم وإدراك سلوك المقدسيون من خلال فهم سلوك البشر من الناحية الاجتماعية والتي تضم الخلفية الثقافية والخلفية الدينية وغيرها ، ولمحاولة فهم ذلك فإننا الباحث سيعرض وجهة نظر ( حاييم روزنبرغ) والتي نشرت في صحيفة القدس بتاريخ 22/12/2005 بعنوان الهجوم الخاطف على القدس. ومن هذه المقالة فإن هذا المفكر أدرك أن من يقاوم سياسات البلدية هو ارتباط المقدسيون والمسلمين بالمسجد الأقصى المبارك، فالمصلون ما زالوا يتوافدون على الأقصى برغم المخالفات المتكررة التي يدفعونها ثمنا لذلك ، فلا تمر صلاة حتى تقوم الشرطة الإسرائيلية بمخالفة السيارات فيها من صلاة الفجر وحتى صلاة العشاء، ومما لاحظته كباحث هو قيام سيارات الجر التابعة للشرطة بسحب سيارات المصلين في فترة قيام صلاة الجمعة ومخالفة سيارات أخرى، وبرغم ذلك ما زال المصلون يشكلون ضغطاً على مدينة القدس وأقصاها ومحيطها، وما توافد المسلمون من ساحل فلسطين وداخلها إلا شاهد قوي على ذلك. والاستنتاج أن المسجد الأقصى والذي هو الهدف الأساسي لهذه السياسات والتي عبر عنها رئيس بلدية القدس بأن الخطة الهيكلية تهدف في نهاياتها لإقامة الهيكل ، هو نفسه الذي يقاوم هذه السياسات مؤثراً على سلوك الفلسطينيين. وعدم توقف المحاولات لتهود القدس حيث تشكل الإجراءات الفعلية على الأرض دليلاً واضحاً وصريحاً على ذلك، فالمخططون يقومون وبشتى الوسائل بوضع الخطط التي من شأنها تحقيق أهدافهم العنصرية.

## الفصل الخامس

### البحث الميداني وإجراء المقابلات

1-5 مقابلة مع الحاج مصطفى أبو زهرة أحد تجار منطقة المصراة بتاريخ 26/3/2005 حيث أوجز وضع السوق التجاري في المصراة كما يلي :-

بعد إلغاء الكثير من مواقف السيارات ومنع سياراتنا وسيارات الزبائن من الوقوف في المنطقة توجهنا للبلدية للشكوى ، وكل ما قالوه لنا أننا لن نفعل أي شيء لتغيير الواقع الجديد ، وعليكم تغيير الخدمات التي تقدمونها لخدمات تناسب محطة القطار الخفيف التي ستقام في منطقة المصراة مثل مطاعم وجبات خفيفة ومقاهي ، وبإمكان الناس التوجه للقسم الغربي لشراء حاجياتهم.

الباحث : الأسواق اليهودية في الجزء الغربي من المدينة تشهد ازدهاراً متزايداً من جمهور المتسوقين العرب خصوصاً في فترات الأعياد، ومن الأسواق التي يتسوق منها العرب (بازار شتراوس) - (شارع الأنبياء المصراة) ، (بازار شتراوس) - (تليبوت) ، (محني حشمال) - (تليبوت)، المحلات المنتشرة في مختلف أنحاء غرب القدس (ككنيون المالحه) - المالحه وغيرها.

2-5 مقابلة مع أصحاب نادي المعهد العربي الرياضي شارع الحريري بتاريخ 13/10/2005 حيث أوجزوا أوضاعهم كما يلي :-

قبل بضعة سنوات (قبل 2002) لم يكن يتواجد في محيط البلدة القديمة إلا نحن وناد آخر يقدم نوع الرياضة التي نقدمها للشباب المقدسي ، والذي قام أصحاب النفوس الضعيفة ببيعه لليهود ، وكان وضعنا جيداً برغم أن الرسوم كانت رمزية ، وكان الشباب من القرى المجاورة أمثال أبو ديس ، السواحة الشرقية، العيزرية، الشيخ سعد بالإضافة لقرى القدس وبلداتها بإمكانهم الوصول إلينا ، أما الآن وبعد عزل قرى الضفة الغربية بالجدار العنصري ، وبعد تضيق الخناق على مواقف السيارات فلا يتوجه إلينا إلا العدد القليل، حيث قامت بلدية القدس بوضع إشارة في شارع الحريري المكان الذي يقوم الشباب الذين يأتون للنادي بإيقاف سياراتهم فيه ، وتلزم أصحاب السيارات بالدفع مقابل إيقاف سياراتهم عليه ، وهذا جعل زبائننا يتركون المعهد ويتوجهون للمراكز الأخرى التي ظهرت في الفترة الأخيرة بعد سنة 2002 في الشيخ جراح - الطور، سلوان، صورباهر، وهذا يعود لسبب بسيط ، ففي الوقت الذي يتقاضى فيه المعهد رسوماً رمزية تبلغ شهرياً مائة وخمسون شيكلاً مقابل خمسة وعشرون يوماً تدريباً رياضياً ، فإن أجرة إيقاف السيارة في الشارع تبلغ ضعف هذا المبلغ شهرياً ، وبذلك إنهار العمل لدينا حتى قام بعض الشبان بإزالة هذه الإشارة.

3-5 مقابلة مع الحاج فوزي المتولي صاحب مكتب هندسي في باب الخليل بتاريخ 14/3/2005 تحدث عن الوضع بما يلي :-

1. خطة بلدية القدس هي تحويل شارع رام الله القدس لشارع تجاري مزدهر .  
2. كنا نقوم نحن أصحاب المحلات بإيقاف سياراتنا بحرية في باب الخليل كما كان يفعل غيرنا ، ثم قامت البلدية بعد ذلك بإعطاء تصاريح لإيقاف سيارات أصحاب المحلات فقط في المنطقة ، وبعد ذلك سحبت هذه التصاريح ، ومنعتنا من الوقوف في هذه المنطقة ، وما نقوم به الآن هو إيقاف سياراتنا في الجزء الغربي من المدينة والسير لمدة خمس عشرة دقيقة على الأرجل للوصول لأماكن أعمالنا ، فإذا كنا نقوم بهذه الرحلة عدة مرات يومياً فلك أن تتخيل معاناتنا .

4-5 وفي مقابلة مع صاحب صيدلية الطيز الجديدة في شارع الزهراء بتاريخ 16/1/2006 قال :-

إن ما نلاحظه هو القضاء على شارع الزهراء ونلاحظ في نفس الوقت نمواً في شارع رام الله القدس.

5-5 وفي مقابلة مع السيد رجا سحر صاحب مكتبة في شارع الزهراء بتاريخ 15/4/2005 قال :-

لقد أصبحت أحسب حساب الوصول لمحلي بالسيارة ، ولهذا أنا مضطر للدوم لمحلي مبكراً جداً لكي أستطيع إيجاد مكان أوقف به سيارتي ، وإذا طبقت البلدية نظام الأجرة مقابل الوقوف ، ومع الركود الاقتصادي الحالي فسنحمل تكاليف إضافية سنتقل علينا الأمر ، خصوصاً إذا علمت أن الماكينات التي ستضعها البلدية في هذا الشارع لجني الإيجار لا تعطينا فواتير لتقديمها للضريبة .

6-5 وفي مقابلة مع السيد حسين عويسات أحد مواطني جبل المكبر بتاريخ 7/1/2006 قال :-

قبل الانتفاضة الأخيرة سنة 2000 كنا نتسوق من شرق القدس ، وبعد ذلك أصبحنا لا نجد مكاناً لإيقاف سياراتنا في شرق القدس ، هذا ناهيك عن أن الدخول لشرق القدس مغامرة واحتمال حصولك على مخالفة عالية أو حتى إلغاء ترخيص السيارة أو جررها هو احتمال كبير، إذا ما دخلنا لمحيط البلدة القديمة للتسوق ، وحصلنا على مخالفة واحدة في مدة بضعة أشهر ، وأظن أننا سنحصل على مخالفة على الأقل شهرياً. فشرأبنا لحوائجنا من الضواحي حتى ولو كانت أعلى سعراً ، إلا أنها في النهاية أكثر راحة وأقل سعراً إذا ما أضفنا الغرامات المرورية لعملية الحساب.

7-5 وفي مقابلة مع السيد محمد حسين عبده - جبل المكبر بتاريخ 22/12/2005 قال :-

إنهم يطاردوننا ..... إن سياراتنا لا تتجو من المخالفات حتى في وقت صلاة الفجر حيث لا حركة مرور ولا ما يحزنون ، إنهم لا يريدوننا أن نصلي في المسجد الأقصى إنهم يحاولون تهجيرنا ، ومع كل ذلك سنصلي في المسجد الأقصى ، وخصوصاً صلاة الفجر حتى لو سرنا على أقدامنا من البيت للأقصى ، أين يريدوننا أن نذهب ؟ من هنا عن هالمراح ما في رواح.

**5-8 وفي مقابلة مع الخياط يعقوب فراح في شارع الحريري بتاريخ 17/3/2006 قال :-**

" أنا مجبر على حجز مكان للوقوف أمام محلي ، فالزبون الذي لا يجد مكاناً لإيقاف سيارته يهرب ، إننا نقوم باصطياد الزبائن هذه الأيام ."

**5-9 الإستنتاجات :-**

المواطنون العرب في شرق القدس يعانون من هذه السياسة العنصرية لبلدية القدس وبدؤوا بالتصرف حسب العقلانيات والنظريات التي وضحت سابقاً ، مع إدراكهم أن الهدف هو تهجيرهم وإبعادهم عن البلدة القديمة.

## الفصل السادس

### الجزء الغربي من القدس كحالة دراسية

#### 1-6 مقدمة :

تم أخذ سياسة المواصلات وتخطيطها وحالة الشوارع الفيزيائية وتطبيق القانون ، ولقد تم اختيار الجزء الغربي من القدس كحالة دراسية للأسباب التالية :-

1. إن الجزء الغربي يشكل مع الجزء الشرقي للقدس وحدة واحدة لها نفس الذكريات التاريخية ونفس الطوبوغرافية ونفس المناخ ونفس تاريخ التطور العمراني ، لهذا إذا تعرضنا لظروف متشابهة فإن النتائج يفترض بها أن تكون متشابهة.

2. إن الجسم الذي يخطط للجزء الغربي هو نفس الجسم أو الهيئة التي تخطط للجزء الشرقي، فيفترض بهذه الهيئة وهي تخطط لنفس المدينة لجزئها أن يكون مستوى وأسلوب التخطيط واحداً.

3. إن البلدية التي تشرف على تنفيذ هذه الخطط هي هيئة واحدة أيضاً ومسؤولة عن تنفيذ المشاريع في كلا الجزأين وبهذا يفترض أيضاً أن يكون مستوى تنفيذ المشاريع في كلا الجزأين واحداً ومتشابهاً.

4. السلطة التنفيذية التي تشرف على تنفيذ القوانين في كلا الجزأين واحدة وهي الشرطة ، ولهذا يجب أن تكون صرامة تنفيذ القانون واحدة.

ومن الأسباب المذكورة أعلاه فإن الباحث في المواصلات في الجزء الغربي يتوقع أن تكون الظروف في هذا الجزء هي ظروف مطابقة أو على الأقل مشابهة للظروف الموجودة في الجزء الشرقي. ولهذا فدراسة السياسات التي تقترحها الخطة الهيكلية 2000، وهي السياسات التي نُفِّذ جزء كبير منها على الأرض ستسمح لنا بإدراك ظروف المواصلات في الجزء الغربي.

#### 2-6 المواصلات في الخطة الهيكلية 2000 :

سيتم إلقاء الضوء على سياسات المواصلات في الخطة الهيكلية 2000 والتي تم إعدادها من قبل أجهزة التخطيط التابعة لبلدية الاحتلال .

#### 1-2-6 مشاكل المواصلات :

فقد استهلكت الخطة الهيكلية تخطيط المواصلات بعرض المشاكل الموجودة في هذا القطاع والمتمثلة بالتالي :-

1. يعاني هذا القطاع من اكتظاظ كثيف لحركة السير خاصة خلال فترة الأعياد والمواسم الدينية والذي يظهر متمثلاً في الأمور التالية :-

ازدحام حركة السير في البلدة القديمة ومركز المدينة ومحيطها ويظهر ذلك في :-

- طوابير السيارات الطويلة على الإشارات الضوئية والطرق .
- فترات الإنتظار الطويلة بين عمليات الوقوف والسير .

- تكرار التوقف للمركبات المتوقفة على الإشارات الضوئية لأكثر من دورة كاملة للإشارة قبل أن يتمكن السائق من عبور منطقة الإشارة الضوئية .

2. نفاذ واستعمال كافة الأماكن المخصصة للوقوف في البلدة القديمة ومحيطها، وتذكر الخطة الهيكلية بأن نسبة كبيرة من المركبات هي مركبات خاصة صغيرة ذات خمسة ركاب.

3. الأعداد الكبيرة والكثيفة للمشاة التي تريد قطع وعبور الشارع .

4. أعداد المستخدمين للمواصلات العامة في تناقص ( جدول رقم 1-6 ).

5. زيادة نسبة السيارات الخاصة للسيارات الكلية. (جدول رقم 2-6)

1995	1989	1983	1977	طرق السفر	
%50.4	%54.8	%65	%64	المواصلات العامة	غرب المدينة
%49.6	%45	%35	%36	المواصلات الخاصة	
%36.4	%38	%48	%58	المواصلات العامة	جنوب المدينة
%63.4	%62	%52	%42	المواصلات الخاصة	

جدول (1-6): طرق السفر (الخطة الهيكلية 2000 ، التقرير الثاني )

الجدول التالي يوضح عدد السيارات ، وعدد السيارات لكل ألف نسمة في القدس ، تل أبيب ، حيفا :-

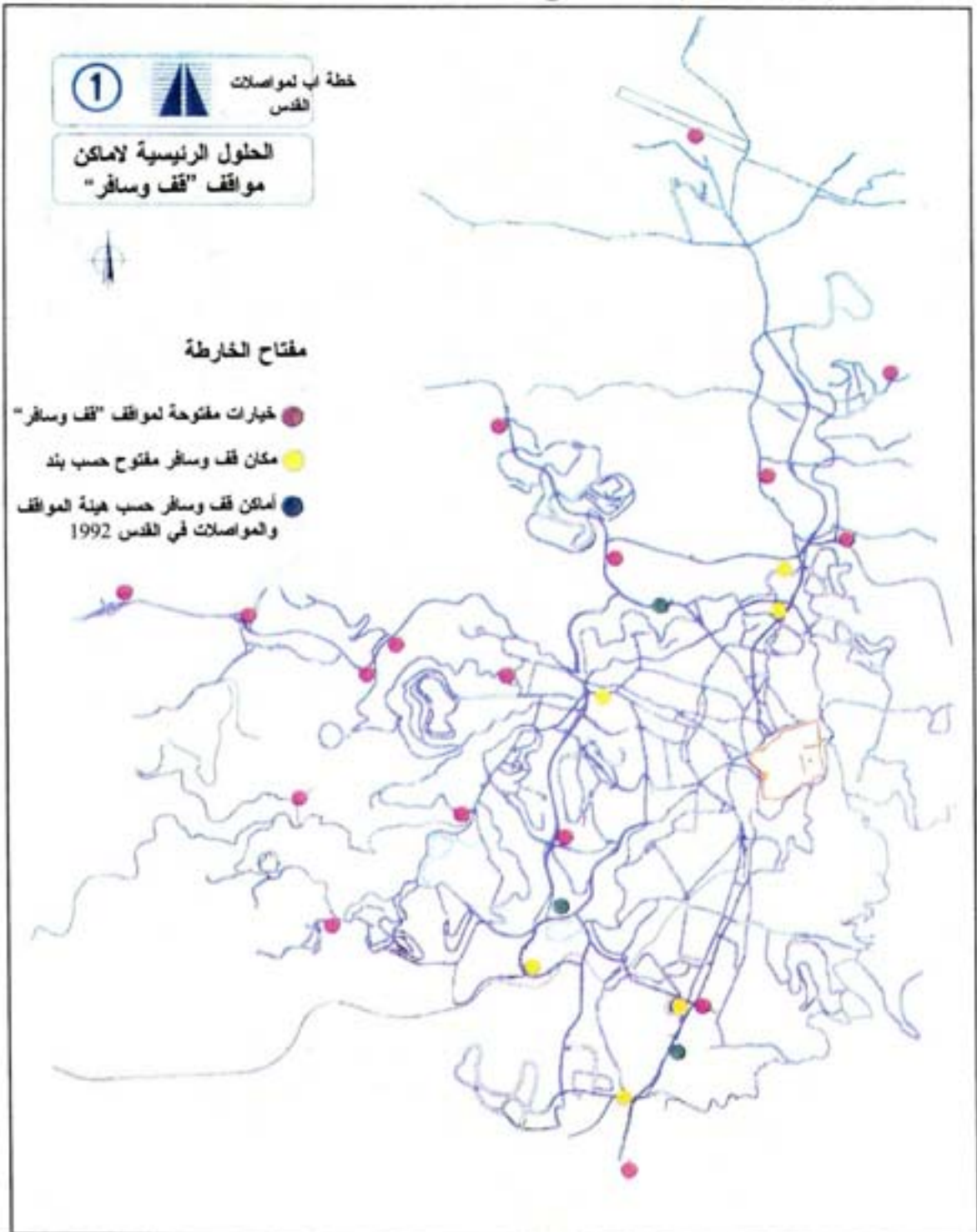
سنة	القدس		تل أبيب	حيفا
	عدد السيارات	نسبة الزيادة السنوية		
1968	15502		عدد السيارات لكل ألف نسمة	عدد السيارات لكل ألف نسمة
1980	42517	% 8.8	عدد السيارات لكل ألف نسمة	عدد السيارات لكل ألف نسمة
1990	85252	%7.2	عدد السيارات لكل ألف نسمة	عدد السيارات لكل ألف نسمة
1999	135244	%5.3	عدد السيارات لكل ألف نسمة	عدد السيارات لكل ألف نسمة

جدول (2-6): (الخطة الهيكلية 2000 ، التقرير الثاني )

## 2-2-6 الحلول لهذه المشاكل في الخطة 2000 (خريطة 1-6):

- وبناءً على هذه المشاكل اقترحت الخطة الهيكلية الحلول التالية لهذه المشاكل معتمدين على إدارة المواصلات ، وذلك باتباع استراتيجيات وسياسات لإدارة المواصلات :-
1. استخدام سياسة تفضيل المواصلات العامة على الخاصة ، وجعلها الجزء المركزي للحل المقترح ، إلا أنه لا يكفي إقامة هذه الشبكة ، ولكن يجب إدارتها بشكل جيد ، وهنا يظهر السؤال التالي هل إهتم المخططون والمنفذون لهذه السياسة في الجزء الشرقي بإدارة هذه المواصلات بشكل جيد ؟ حيث لم يهتم هؤلاء المخططون لا بعدد الحافلات ولا بحجمها ، ولا بوضع محطات ثابتة على طول هذه الخطوط لوقوف الحافلات في الأماكن المحددة ، ولم يهتموا بتردها ولا بمواعيد انطلاقها.
  2. تم توفير أو على وجه التحديد كانت هناك شبكة مواصلات عامة ناجعة ومريحة وأمنة توصي الخطة بأنه يجب إدارتها بشكل أفضل ، فالمخططون يدعون أن تكديس السيارات في ساعات الإزدحام المروري هو ليس فقط بسبب عدم وجود بنى مواصلات تحتية مناسبة ، ولكن أيضاً بسبب الفشل في إدارة هذه المواصلات ، وعدم الإستغلال الأمثل للبنى التحتية ، ويضربون مثلاً بأنه يمكن للمسافرين في خمسين سيارة خاصة السفر في حافلة واحد .
  3. زيادة قوة جذب المواصلات العامة ، وذلك عن طريق تحديد إمكانية الوقوف للسيارات الخصوصية في المناطق المكتظة في مركز المدينة ومراكز العمل ، ولهذا فالسؤال المركزي الذي سيحدد سياسة المواصلات هو ( أين سأوقف سيارتي ) ، فكلما زادت صعوبة إيجاد السائق موقفاً لسيارته زادت قوة جذب المواصلات العامة ، وهنا تظهر سياسة الجزرة والعصا :

## الخطة الهيكلية المحلية - القدس 2000



الحلول والخيارات لأماكن مواقف "قف وسافر"

خريطة (1-6)



- الجزيرة - شبكة مواصلات عامة ناجعة ومريحة .

- العصا - إلغاء أماكن الوقوف المجانية ، وفرض رسوم أجرة وقوف على مستخدمي هذه المواقف والسماح بالوقوف لفترات لا تزيد عن ساعتين ، وتغريم المخالفين عن طريق تعيين مراقبين يقومون بإلزام أصحاب السيارات المتوقفة بدفع أجرة الوقوف ، وإلزامهم بالمدة الزمنية المحددة للوقوف. وهنا تظهر النقطة المهمة عند وضع سياسة المواقف في الخطة 2000 ، فهم أي المخططون يوصون بأنه ولكي لا نسمح للفعاليات بالرحيل إلى أطراف المدينة أو إلى خارجها نتيجة استخدام سياسة العصا والجزرة ، يجب الأخذ بالطريقة التي تدمج بين الأمرين عن طريق بناء مواقف ( قف وسافر ) (خريطة رقم 6-1) في المناطق التي إمكانيات الوصول إليها جيدة من أماكن السكن ، وتطوير شبكة مواصلات عامة سريعة من تلك المواقف إلى مركز المدينة وإلى مناطق العمل (خارطة رقم 6-2) .

وهنا تظهر الإجابة على السؤال المركزي لهذا البحث ، فهو لاء المخططون يدركون وبشكل صريح وواضح وواع خطورة السياسة التي يتبنونها في المواصلات ، ووضعوا الحلول لمركز الجزء الغربي قبل البدء

بتنفيذ سياساتهم ، فماذا فعلوا من أجل مركز الجزء الشرقي ( البلدة القديمة ومحيطها ) لمنع الآثار السلبية للسياسات التي تبناها وإلغائها لجميع مواقف السيارات الخاصة في محيط البلدة القديمة ؟ فأين مواقف السيارات ( قف وسافر ) ؟ وأين هي المواصلات العامة الناجعة والمريحة في شرق القدس ؟ مع كل ما ذكر من عقبات توضع في طريق هذه المواصلات والإطالة المتعمدة لزمن الرحلة من قبل البلدية والشرطة ، ومن هذا فسياسة تفريغ البلدة القديمة ومحيطها تبدو جلية وواضحة.

4. تم اتخاذ قرار استراتيجي ضمن الخطة الهيكلية بأن يكون القطار الخفيف هو وسيلة النقل المركزية للمواصلات العامة ، وبذلك يتم وضع المدينة في المقدمة التكنولوجية من وجهة نظر المخططون من القطار الخفيف وتوضح (الخارطة رقم 6-3) خطوط شبكة القطار

مخطط تطوير شبكة المواصلات العامة



خارطة (6-2):مراحل تنفيذ شبكة القطار الخفيف

المصدر: الخطة الهيكلية لمدينة القدس 2000

الخفيف وكذلك توضح (الخارطة رقم 4-6) المحطات للقطار .

وهذا التنبؤ للخطة 2000 للقطار الخفيف يُظهر أن هؤلاء المخططون قد أدركوا :-

- طبيعة مدينة القدس الأثرية .

- أنهم يدعمون استخدام نوع موصلات قابل للبقاء يقلل من حجم السيارات الخاصة ويكون صديقاً للبيئة.

- يستطيع ربط المناطق الصناعية ومراكز الفعاليات والانتقال من واحدة لأخرى خلال خمس عشرة دقيقة.

لقد اهتم هؤلاء المخططون بتوفير كافة ظروف نجاح الخط الأول في القدس عن طريق وضع كافة الشروط

لضمان الحصول على ثقة المستعمل لها ونجاحتها ومصداقيتها، وذلك عن طريق الحرص على:-

1. توفير إدارة صحيحة لها.

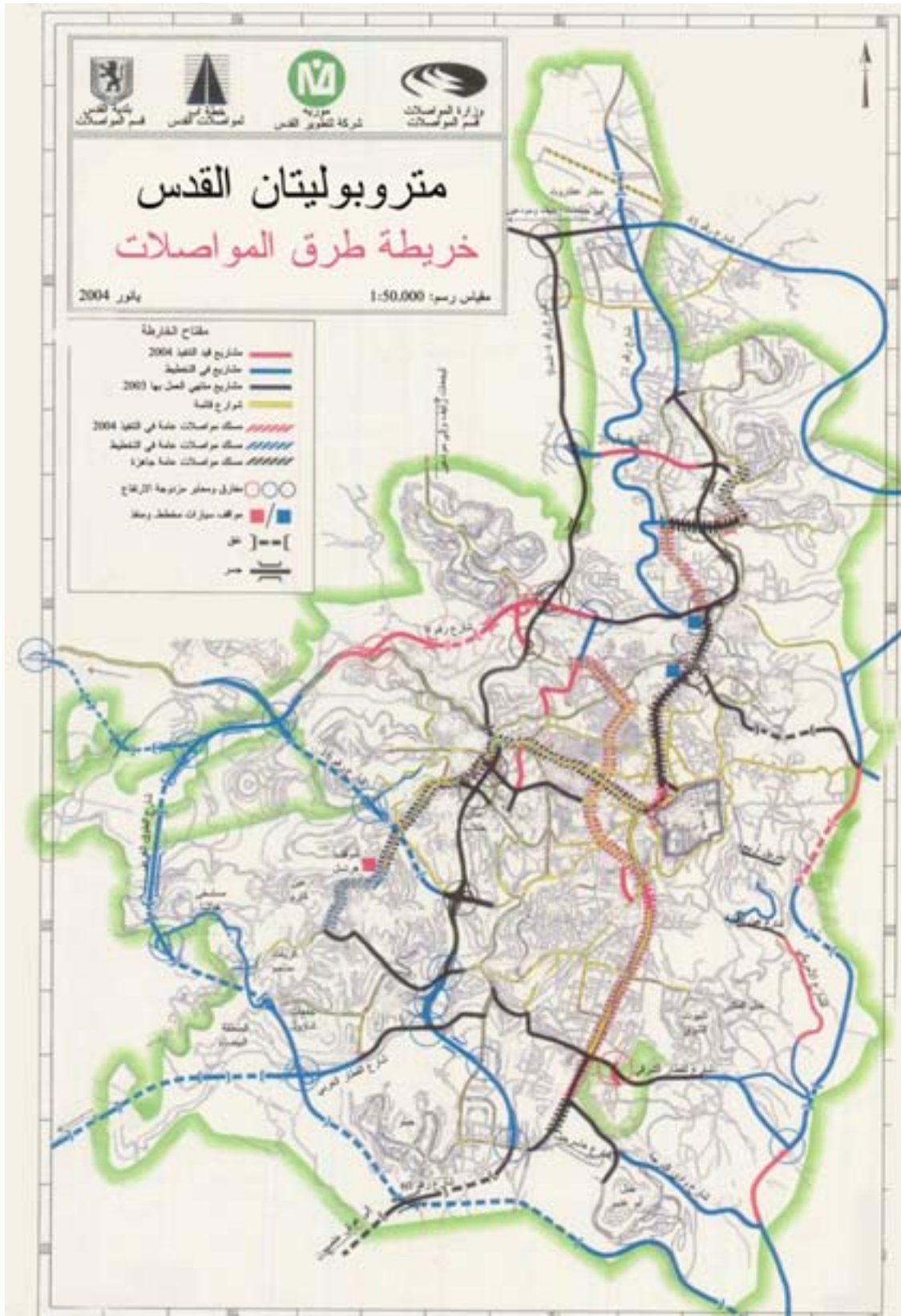
2. شبكة مراقبة وتوقيت تؤمن استمرار سفر الحافلات الواحدة تلو الأخرى.

3. الدمج بين شبكات وسائط النقل الأخرى.

4. تطوير المحطات.

5. تسويق الشبكة لجمهور المستعملين.

6. القدرة على إضافة خطوط أخرى.



خارطة (2-6):المصدر بلدية القدس

وتم تحديد خطوط شبكة القطار والمحطات النهائية بناء على :-



خارطة (4-6): المحطات على شبكة القطار الخفيف

1. انتشار السكان .

2. مواقع العمل .

3. اتجاهات التطوير المفضلة حسب الخطة الهيكلية .

وتم تحديد الأسس التالية لتحديد المسارات الإضافية لشبكة القطارات هذه :-

1. أن تكون شبكة .

2. أن تدعم مركز المدينة لإحيائه من جديد .

3. ضمان إتصالها مع مراكز وسائل النقل العامة مثل المحطة المركزية للحافلات ، محطات القطارات ، ومحطات قف وسافر قرب شبكة الطرق الرئيسية .

4. أن تقدم الخطوط الخدمة للتجمعات السكانية الكبيرة شمال المدينة ( النبي يعقوب ، بيسجات ، زئيف ، راموت ، أحياء اليهود المتدينين ) ، وفي الجنوب ( المالحة ، القطمون ، جبل أبو غنيم ) .

5. أن تخدم مراكز النشاط وتربط بينها .

وهنا يظهر السؤال التالي والموجه لهؤلاء المخططون : ماذا عن المراكز السكانية العربية ؟ ولماذا لا يمر بها هذا القطار ؟ لا في المراحل الأولية ولا النهائية ، وعندما تخططون ليكون هذا القطار داعمة رئيسية لمركز الجزء الغربي فماذا عن البلدة القديمة ومحيطها ، ولماذا لا يقوم هذا الخط بإيصال المراكز السكانية العربية بمركزهم البلدة القديمة ومحيطها في ظل سياسة المواقف وغيرها لتسهيل وصول السكان العرب المقدسيون لمركزهم ؟

فهذا الحل الاستراتيجي للمواصلات العامة في مدينة القدس ، يشكل ترجمة لرغبة هؤلاء المخططون بأن يشكل سبباً استراتيجياً لإعادة إحياء مركز المدينة في جزئها الغربي ، (فالخريطة رقم 2-6) والمأخوذة من الخطة الهيكلية تبين أن جميع الأحياء السكنية العربية لم يربطها هذا القطار ، والذي وكما هو واضح في الخطة يحرص على أن يربط جميع الأحياء السكنية الجنوبية والشمالية والغربية والمركز ومناطق النشاط التعليمية

والصناعية والتجارية ببعض ، وهذه الخريطة تظهر أن الأحياء العربية لن ترتبط بالمركز لا في المرحلة الحالية ولا في المراحل القادمة .

6. انجاز تنفيذ شبكة الطرق الرئيسية والجانبية وخلق تشابك مع شبكة الطرق بين المدن وذلك عن طريق (خارطة رقم 5-6) :-

1. إعادة تأهيل بعض الشوارع وتحديثها مثل شارع رقم (1) (خريطة 3-2أ) (صورة رقم 3-17)

- بناء سلسلة من الشوارع الإقليمية التي تربط القدس بالمدن الأخرى مثل شارع رقم (45)  
- بناء سلسلة من الشوارع التي تربط الأحياء السكنية والمراكز التجارية والصناعية ببعضها البعض مثل شارع رقم (4-9-16) .

- بناء مجموعة من الأنفاق مثل نفق الباب الجديد ومدخل دير ياسين .  
- تنفيذ الطريق الدائري بقسميه الغربي الذي أصبح جاهزاً والشرقي الذي لا يزال قيد التصميم (خارطة رقم 3-6) . ولقد جاء إقرار إنشاء الطريق الدائري الشرقي والغربي ليساهم في :-

1. تقليل حجم حركة المرور داخل المدينة وذلك بإبعاد السير عن مركز المدينة بحيث لا يحتاج المسافرون بين ضواحي المدينة للمرور بالمركز .

2. توزيع المواصلات الداخلية للقدس من الشوارع الإقليمية ( بين المدن ) لنقاط الدخول المناسبة لهدف الرحلة .

3. تفرغ الشوارع الداخلة لمصلحة المواصلات العامة ، وذلك عن طريق قدرة الشارع الدائري على جذب المواصلات المتفرعة من المركز .

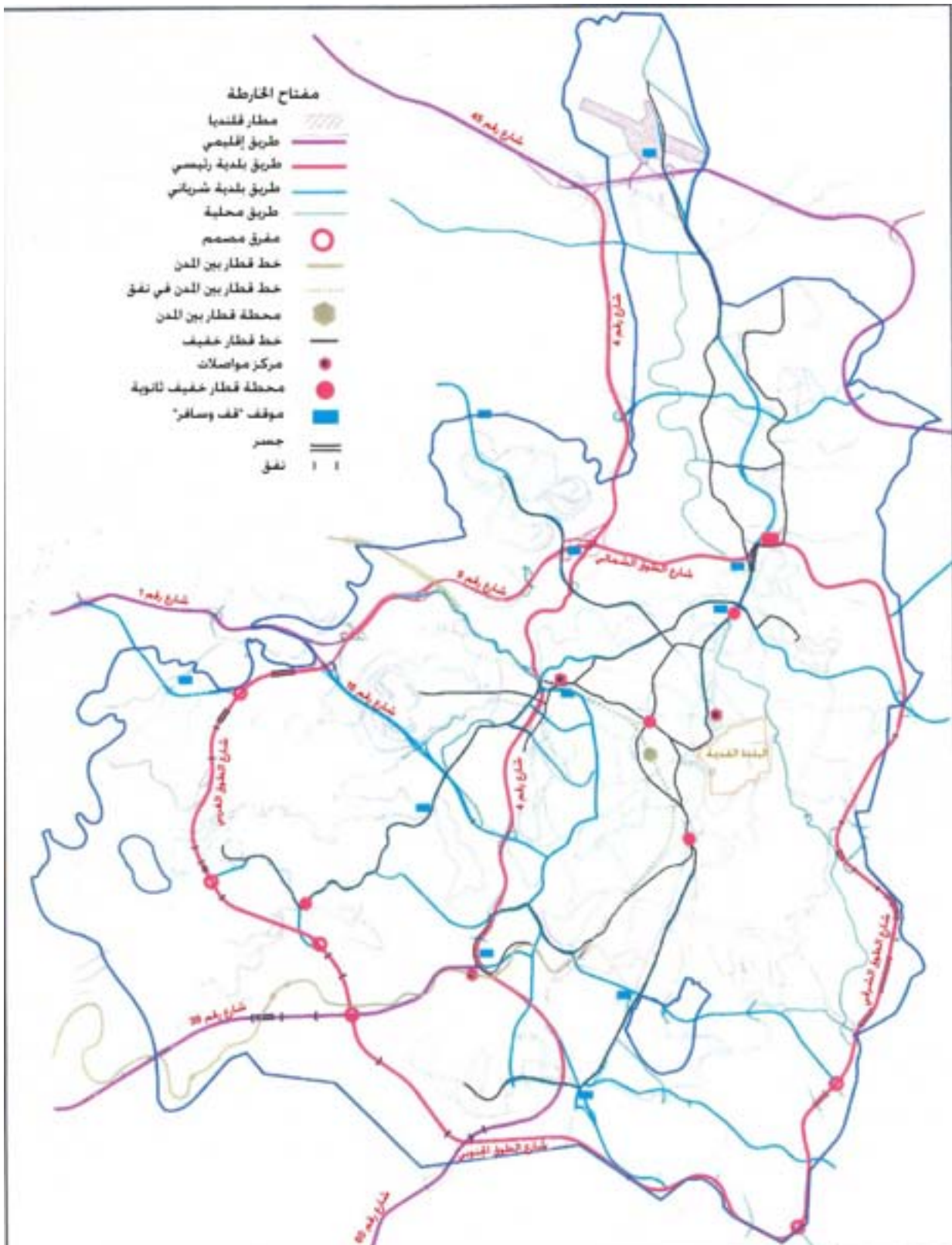
ولكي يستطيع الشارع الدائري تحقيق هذه الأهداف يجب أن يؤمن ما يلي :-

1. مستوى عال من الخدمة ويعبر عنها بما يلي :-

- سرعة ملائمة محددة سلفاً .
- مسالك فسيحة .
- انحدارات سليمة .

2. تقوية الحاجة للطريق الدائري وذلك عن طريق :-

- وضع مواقف ومراكز مواصلات على امتدادها .
- التشديد على موضوع الاندماج في الطبيعة والمحافظة عليها .
- تخطيط مرور 20% من الطرق الرئيسية عبر أنفاق .



خارطة (5-6): المصدر: الخطة الهيكلية لمدينة القدس 2000 التقرير الرابع سلسلة الشوارع الإقليمية

وهنا يجب الإشارة إلى أن الجزء الشرقي لهذا الطريق يمر بأرض البلديات العربية المحيطة بشرق القدس وهو بمروره بها يلتهم مساحة ضخمة من أراضي هذه البلديات ، ويمنع تطورها العمراني نحو الشرق وهو الإتجاه الذي تستطيع معظم هذه البلديات التطور بإتجاهه ، وبمروره أيضاً تخطط البلدية لهدم عشرات المنازل العربية التي يمر الشارع فوقها ، البلدية سلمت حارة "صري" في جبل المكبر إندارات بهدم منازلهم لهذا الغرض ، ولكن ليس هذا فحسب بل لقد اهتم المخططون لهذا الشارع بأن لا يكون هذا الشارع كعامل أولي ليكون حافزاً لتطور عمراني في هذه البلديات ، فمثلاً عندما يمر هذا الشارع في أراضي بلدة جبل المكبر فقد حرص المخططون على أن يرتفع منسوبه عن منسوب أراضي القرية بثمانية أمتار ونقطة تقاطع واحدة مع هذه البلدة (مخطط الشارع الدائري - شركة (موريه) المسؤولة عن تنفيذ هذا الشارع) .

3. إنشاء شبكة مواقف تتلاءم مع سياسة المواصلات مثل موقف (ناحل تصوفيم) ( قيد التخطيط ) موقف (جبعات هتحموشت) (قيد التخطيط ) وموقف (هار هرتسل) ( بالتنفيذ ) ، فأين المواقف التي تخدم الجزء الشرقي ( خريطة رقم 1-6) .

4. لتحقيق سياسة تفضيل المواصلات العامة داخل منطقة مركز المدينة خاصة بالسماح للحافلات العامة فقط بالحركة في شوارع معينة كما في شارع يافا (صورة 1-6) حيث يسمح بدخوله لوسائل النقل العام فقط أو عن طريق تحديد مسارب خاصة تستخدم من قبل وسائل النقل العام فقط ، كما في طريق رقم (1) وكما يبين الجدول (3-6)



صورة (1-6) :تظهر مدخل شارع يافا حيث خصص للمواصلات العامة فقط

ولتسهيل تنقل وحركة المواصلات العامة قامت بلدية القدس بتخصيص مسالك خاصة لسير المواصلات العامة عليها لتضمن عدم اندماجها في حركة المواصلات الكلية لضمان جودتها ، وهذا الجدول يبين هذه المسالك :-

رقم	الشارع	المقطع	نوع المسلك	طول المسلك	سنة التشغيل	نسبة الفاعلية	ملاحظات
1	شارع يافا	نورداو-جيجار دفيديكه	اتجاه واحد مضاد	1500م	1975	80%	
2	شورت هوتسل	هحلوتس كنيسة لعير	مسلك منفرد	110م	1976	95%	
3	شارع يوروفوب	فيربورغ-بيت جيورا	اتجاه واحد مضاد	480م	1982	60%	
4	شارع فيلنبرغ	الأنبياء-يافا	اتجاه واحد مفرد	150م	1984	95%	
5	شارع الطوريم	راشي-ملوك إسرائيل	اتجاه واحد مضاد	300م	1984	10%	إلغي سنة 94
6	الملك جورج	يافا-بن يهودا	اتجاه واحد مضاد	300م	1989	80%	
7	شارع نجارة	جبعات شاؤول-جنفي النسور	اتجاه واحد مضاد	520م	1989	20%	الغي مؤقتا من سنة 93- 95
8	ندرت هرتسل	يافانوف- هحلوتس	مسلك منفرد	1000م	1990	95%	
9	ملوك إسرائيل	جيجار شنت عاموس	اتجاه واحد مضاد	300م	1992	10%	
10	شارع يافا	جيجار تصهل يهودا	منفرد	200م	1992	70%	
11	شارع يافا	يديديه-بار كوخافا	اتجاه واحد مضاد	300م	1992	85%	
12	شارع رقم 1	شمعون	مسلك	900م	1992	100%	



				مواصلات عامة منفرد	هتصديق شدرت اشكول		
13	شارع رقم 1	شدرت اشكول- جبعات ترفتيت	مسلك مواصلات عامة منفرد	700م	1994	100%	
14	شارع احوزكال	هوشع-جيجار شنت	اتجاه واحد مضاد	140م	1995	20%	
15	شارع شتراس	هتسومت الأنبياء	منع الدخول من الجنوب	-	1998	30%	

### جدول (3-6) يظهر الشوارع التي عليها مقاطع خاصة بحركة المواصلات العامة (الخطة الهيكلية 2000)

فأين هي مسارب المواصلات العامة في شرق المدينة ؟ فقد حددت بلدية القدس مسلكاً واحداً للحافلات العامة وذلك عن طريق تخصيص جزء من شارع السلطان سليمان ليكون مسلكاً للمواصلات العامة، للحافلات الداخلية، لمحطة الحافلات المركزية الواقعة في هذا الشارع ، دون أن يكون هناك مسلك لهذه المواصلات في رحلة الانطلاق من هذه المحطة ، مما يسبب إختناقات مرورية وإعاقة للسفر على هذا الإتجاه نتيجة لإندماج المواصلات الخاصة لكلا الإتجاهين فيه.

ومن هنا فإنه يظهر فعلياً كيفية استخدام المخططون لسياسة المواقع لزيادة قوة جاذبية المواصلات العامة في الجزء الغربي ، وزيادة تفرغ هذه السياسة للزبائن والناس من الجزء الشرقي ، وتعلل الخطة الهيكلية هذه السياسة بأن زحف الأرصفة على أماكن وقوف السيارات وإلغائها من أجل إفساح أماكن للتنزه ولكن الناس لا يحتاجون المدينة فقط ، كما يزعم هؤلاء المخططون للترفيه فقط ، فللمدينة العديد من الوظائف التي تحتاج قدرة عالية للوصول إليها بالسيارات ، ولأهمية مواقع السيارات ، فقد قامت البلدية بتخصيص العديد من المواقع للحافلات والشاحنات بصورة آمنة مثل ( جبعات شأوول والمالحة ) مع توفير حراسة ومواصلات عامة ناجعة لنقل السائقون لمنازلهم ، وهذا ما لم توفره البلدية ، ولم تشر إليه الخطة 2000 في الجزء الشرقي من المدينة ، مع ما يسببه ذلك من إزدحامات مرورية ووقوف غير آمن لهذه الشاحنات داخل الأحياء السكنية ، ولقد تسبب ذلك بالعديد من الحوادث المميتة مثل ما حدث في بلدة الطور وجبل المكبر .

ولأهمية مواقع الحافلات فيما يخص السياحة فقد تبنت الخطة 2000 حلاً لذلك من خلال أيضاً ما أطلقت عليه الخطة 2000 سياسة العصا والجزرة . العصا - منع الوقوف بالقرب من المناطق السياحية (ومع ذلك تتوقف الحافلات السياحية بالقرب من كنيسة الجثمانية خالفة إزدحامات مرورية ، وذلك تحت أنظار الشرطة

التي تقوم بأعمال الحراسة دون تدخل من قبلها) (صورة رقم 3-7) .الجزرة - السماح للحافلات بالتنزيل والتحميل فقط وتوفير أماكن للوقوف المجاني ، والانتظار في مناطق بعيدة مع إمكانية استدعاء الحافلات للتحميل بعد انتهاء الزيارة عن طريق الإتصالات مثل كنيسة الجثمانية حيث الموقف الوحيد الذي أنشأته بلدية القدس في (الصوانة) لخدمة هذه السياسة .

وما تتكلم عنه الخطة 2000 هو تطبيق القوانين بصرامة ، وهنا ما يظهر بوضوح في التواجد الكثيف واليومي لشرطة السير في الشوارع الموجودة في محيط البلدة القديمة مما يجعل السائق يتردد بشدة قبل محاولة المغامرة والدخول لهذه الشوارع ( الباحث ) على عكس ما يجري بالجزء الغربي حيث لا يلاحظ ذلك تماماً ، مما جعل الكثير من المواطنين العرب يتواجدون بكثافة في المراكز التجارية الغربية مثل (كنيون المالحه) ، (شارع الأنبياء) ، (شارع يافا) ، (تليوت) ، ( الباحث ) حيث تتوفر مواقف السيارات وعدم وجود شرطة . ملاحظة : جميع إشارات الإرشاد داخل القدس تُشير إلى أن مركز مدينة القدس يقع في الجزء الغربي .

### 3-6 مقارنة الجزء الغربي بالجزء الشرقي للمدينة :-

#### 1. فيزيائياً :-

لا توجد مقارنة بين أوضاع الشوارع في الأحياء السكنية العربية والأحياء اليهودية ، ولإدراك ذلك وتكون تصور لهذا البند أخذ هذا البحث شارع (غزيل) الموجود في (جبل المكبر) مع الشارع المتصل به في مستعمرة (أرمون هنتسيف) وجسده بسلسلة من (الصورض، 3-6، 4-6، 5-6) ، فالتمايز يظهر في جميع النواحي الفنية للشوارع من ناحية المفترقات والمنحنيات والإنحدارات واتساع الشوارع والأرصفة وأوضاع أسطح هذه الشوارع .



صورة (3-6) لشارع غزيل.



صورة (2-6) لشارع غزيل



صور (4-6، 5-6): شارع ارمون هنتسيف الملتقي مع شارع غزيل.



صورة (6-6): شارع ارمون هنتسيف الملتقي مع شارع غزيل.

2. من ناحية الإشارات المرورية :-

أ. الإشارات الضوئية :-

تتواجد في الجزء الشرقي من القدس ( البلدة القديمة ومحيطها ) إشارتان ضوئيتان في المقابل تتواجد العديد من الإشارات الضوئية في الجزء الغربي .

ب. الإشارات المرورية (صورة رقم 7-6)  
عدد الإشارات المرورية في الأحياء السكنية العربية لا يتجاوز عدد أصابع اليد الواحدة في المقابل لا يوجد شارع في الأحياء السكنية الغربية لا تتواجد عليه



صورة (7-6): تظهر عدد الإشارات المرورية في أحد الأحياء

اليهودية السكنية

الأعداد والأنواع اللازمة من هذه الإشارات. ويتجاوز التمييز في هذه الناحية بوضع البلدية إشارات مرورية وضوئية تعطي حق الأولوية لليهود حتى لو كانوا في ذلك المقطع لا يشكلون إلا أقلية ، ومن الأمثلة لذلك :-

- 1- إشارة قف في التقاء شارع (أرمون هنتسيف) مع شارع (غزيل) .
  - 2- التقاء الشارع الصاعد من (حي الفاروق) الملتقي مع شارع (حديقة التايلت).
  - 3- إشارة قف على شارع (أريحا) الذي يربط جميع جنوب فلسطين مع شمالها، وذلك لالتقائه مع شارع مستعمرة (بكدار) .
  - 4- كذلك الوقت المخصص في دورة الإشارات المرورية في كل من :-
    - شارع (شعفاط) الملتقي مع شارع (9) .
    - شارع (وادي الجوز) الملتقي مع شارع (9) .
3. من ناحية تطبيق القانون :-

هذا القانون الذي توصي الخطة 2000 بتطبيقه بصرامة ، ولتشكيل صورة ذهنية لكيفية تطبيق هذا القانون ودرجة صرامته في محيط البلدة القديمة ( كما يلاحظ وجود إشارات في غربي القدس تغطي كافة المواقع التي تقوم البلدية فيها بجر السيارات ) (صورة رقم 6-8) .



وخلال فترة الرصد التي قام بها الباحث والتي استمرت مدة شهر من تاريخ 1\12\2005- 31\12\2005 تم رصد التالي :-

صورة (6-8) تظهر إشارة على طريق الخليل في الجزء الغربي للمدينة تدل على أن كل سيارة تتوقف هنا تتعرض للجر

1. ثلاثة آليات جر للسيارات التي تتوقف في محيط البلدة القديمة تقوم بجر السيارات التي توقفت في الأماكن التي حظرت البلدية الوقوف بها .
2. رصد سيارة صغيرة للبلدية تقوم بمخالفة السيارات (صورة رقم 3-39) .
3. رصد مجموعتين راجلتين من مفتشي البلدية والذين يقومون بمخالفة السيارات التي توقفت في الأماكن المسموح التوقف بها مقابل أجرة .
4. تم رصد مجموعة محمولة مشتركة من البلدية والشرطة تتجول في محيط البلدة القديمة ومهمتها :-
  - أ - مخالفة السيارات المتوقفة بدون دفع أجرة الموقف .

ب - استدعاء سيارات الجر عند الضرورة .

5. رصد ثلاثة فاحصين للسيارات والذين يقومون بتغيير أماكن تواجدهم باستمرار وذلك لمفاجأة السائقون الذين يحاولون الإبتعاد عن أماكن تواجدهم .

#### 4-6 سياسة المواقع :

ولبيان السياسة التي تنفذها بلدية القدس في جزئها الشرقي والغربي تبنت هذه الرسالة ، تحليل مدخلين للبلدة القديمة وهما منطقة باب الأسباط المؤدي للمسجد الأقصى ومنطقة باب المغاربة المؤدي (لحائط البراق ) كحالتين دراسيتين لفهم أهداف هذه السياسة ومقاصدها .

#### 1-4-6 باب الأسباط :-

أ. قامت البلدية بإلغاء محطة الحافلات المقابلة لباب الأسباط على طريق أريحا عن طريق بناء أرصفة عريضة جداً ، ومنعت إنزال الركاب في هذه المنطقة من كنيسة الجثمانية وحتى المدرسة الرشيدية ، وكل سائق يحاول إنزال أي راكب حتى ولو كان مسناً فإنه يتعرض لغرامة عالية وسحب رخصته ، وهذا ما جاء في الإعلان الذي قامت شركة حافلات المكبر بوضعه داخل حافلاتها .

ب. قامت البلدية وعن طريق الأرصفة العريضة بإلغاء كافة الأماكن المخصصة لوقوف السيارات الخاصة من كنيسة الجثمانية وحتى باب الأسباط ، أما بعض المواقع في محيط كنيسة الجثمانية فخصصت للحافلات السياحية ، وتم وضع إشارات تدل على أن هذه الأماكن مخصصة لوقوف الحافلات فقط ، كما جاء في الخطة الهيكلية ، وهذا التقسيم يسمح للشرطة بمخالفة السيارات الخاصة المتوقفة في هذه المواقع (صورة 3-7).

ج. أما شارع (العوقل) القريب من هذه المنطقة ، ويقع على المداخل المؤدية لباب الأسباط سواء المدخل من خلال مقبرة باب الرحمة أو شارع أريحا ، وبالرغم من أن هذا الشارع يملك طاقة هائلة لتوفير أماكن لوقوف السيارات ، وبرغم وجود رصيف عريض وآمن ومرتفع عن مستوى الشارع ، ويوفر مطل على المناطق السياحية إلا أن البلدية قامت ببناء رصيف عريض في الجهة الأخرى للشارع ، وفي مستواه ملغية بذلك هذه القدرة الكبيرة لاستيعاب عدد كبير من أماكن وقوف السيارات (صورة رقم 3-22).

د. أما شارع باب الأسباط نفسه أو كما تسميه البلدية ( شارع طلعة الأسود ) فلقد كان هذا الشارع يستغل في كلا جانبيه لوقوف السيارات إلا أن البلدية قامت ببناء أرصفة عريضة مضاعفة الإرتفاع لمنع وقوف السيارات أو حتى منعها من الصعود على الأرصفة ، في الوقت الذي تسمح فيه بلدية القدس للسيارات في الأماكن الغربية بالوقوف على الأرصفة مثل الشوارع المحيطة بشارع غزة،

وشارع رقم واحد في المنطقة القريبة من حديقة روكفلر أو الشارع الملتف حول الجامعة العبرية (جفعات حننية) (صور رقم 6-11).

#### 2-4-6 باب المغاربة :

قامت البلدية بتوفير خطين للحافلات العامة رقم (1) ورقم (2) يدخل لداخل السور مع توفير مواقف للحافلات داخل السور بالقرب من ساحة البراق ، وكذلك محطة للتكسيات العامة ، أما خارج السور فلقد وفرت البلدية في المنطقة الغربية من مدرسة الوكالة على شارع (العوفل) مواقف للحافلات العامة والسيارات وحتى ساحة مقام النبي داوود لهذه المنطقة (صور)، وكذلك تقوم البلدية الآن بعمليات حفريات لبناء موقف سيارات مجانياً متطوراً جداً لاستيعاب عدد كبير من سيارات القادمين للمبكي ، وسيارات الزائرين لحائط البراق في مكان الموقف القريب من حائط البراق ، والمسمى الآن (حنينون جبعاتي) (صورة رقم 3-31) ، حيث يتضمن هذا المشروع إقامة موقف للسيارات ومركز تجاري في الموقف الحالي المجاور لباب المغاربة ، حيث تخطط شركة " معاليه بيت ديفيد" المبادرة لهذا المشروع لإقامة نفق للمشاة يمر تحت سور البلدة القديمة ، بحيث يوصل بين هذا الموقف والحديقة الأثرية الموجودة قرب مركز (دايفر سون) بحيث يخلق هذا النفق مدخلاً جديداً للبلدة القديمة. وفي لقاء مع مدير هذا المشروع والمدعو (دايفر كهانا) قال إن هذا المشروع والذي أشرف على تصميمه المهندس المخطط (موشيه صفدي) يتكون من بناء خمسة طوابق ثلاثة تحت مستوى الأرض تشكل موقف سيارات على الطراز الألماني ، حيث يقوم مصعد بأخذ سيارات الزائرين وركنها في الأماكن المعدة لذلك وإعادتها بعد إنتهاء الزيارة ، ويضم أيضاً منطقة تجارية بمساحة 400 متر ، وكذلك قاعة أفراح لتمكين اليهود الذين يقومون بإحياء عدة مناسبات في ساحات البراق من استخدامها ، وستكون هذه القاعة بمساحة 1000 متر مربع، وسطح هذا المجمع سيشكل حديقة ومطل على المنطقة ، وستبلغ المساحة الكلية لهذا المجمع حوالي 20000 متر مربع. وإذا علم أن منطقة باب المغاربة هي من أكثر المناطق المحيطة بالبلدة القديمة استهدافاً للتهويد ، فإن هذا المجمع سيشكل عاملاً أولاً مهماً جداً لتهويد هذه المنطقة وإقصاء السكان العرب عنها. ومن الجدير ذكره أن عدة مشاريع تطوير تصمم وتنفذ في هذه المنطقة ولنفس الغايات والأهداف الإستيطانية.

بالإضافة لذلك ولكي توفر تسهيلات للمواصلات العامة والحافلات ، فلقد خصصت البلدية مسلكاً خاصاً للمواصلات العامة الخارجة من باب المغاربة وهذا المسلك يختلف عن نظيره الموجود في شارع السلطان، سليمان حيث أن الإتجاه الخارج من باب المغاربة هو إتجاه واحد فقط ، مما يساعد كثيراً المواصلات العامة الخارجة من (حائط المبكى) ، بالإضافة لوجود موقف للسيارات يقع داخل سور البلدة القديمة ، ويقع بين باب الخليل وباب المغاربة وفي أطراف حارة اليهود يقوم على خدمة الزائرين لحائط المبكى. إضافة لذلك فإن بلدية القدس تخطط الآن لإقامة نظام عربات معلقة (تلفريك) لنقل الزوار لحائط المبكى من القسم الغربي والذي يقع

قبالة باب الخليل ( مدينة داوود ) إلى حائط البراق المبكى ( بلدية القدس ) وهذا المشروع هو جزء من خطة  
المواصلات الإستراتيجية والتي تشمل القطار الخفيف.  
ويظهر الجدولان التاليان التباين في عدد مواقف السيارات في شقي المدينة  
مواقف السيارات في المركز غرب المدينة :

مواقف السيارات حسب المعهد الإسرائيلي لتصميم وفحص السيارات 1990 للمنطقة الداخلية فقط	المجموع الكلي المقترح لأماكن وقوف السيارات	في الشوارع				في مواقف السيارات
		المجموع يشمل قانوني وغير قانوني	المواقف غير القانونية	المواقف القانونية	لا يشمل المواقف غير القانونية	
سنة	موقع					
1990	داخلي	7413	4434	2979	7592	4613
1997	داخلي	5361	1143	4218	9526	5308
	خارجي	13377	2163	11214	12415	1201
	المجموع	18738	3306	15432	21941	6509

جدول رقم (4-6) مواقف السيارات في القسم الغربي للمدينة. المصدر الخطة الهيكلية 2000

في مواقف السيارات		في الشوارع	السنة
غير قانوني	قانوني		
240	560	840	2006
1640		المجموع	

جدول رقم (5-6): مواقف السيارات في القسم الشرقي للمدينة

مجموع شرق القدس 1640

في غرب القدس 25247

مع العلم أن :

- عدد المواقف الخاصة بمبنى بلدية القدس لوحده يبلغ 800 موقفاً و هو ما يعادل 50% من عدد المواقف في شرقي القدس (صورة رقم 6-10) تظهر عدد المواقف في الموقف التابع لبلدية القدس .
- بلدية القدس توفر أجهزة الكترونية في الشوارع لتحصيل أجرة الوقوف ولا تهتم البلدية بتوفير ذلك بشرقي القدس (صورة رقم 6-9).
- في الأماكن ذات القدرة المحدودة على استيعاب السيارات تسمح البلدية بوقوف السيارات على الأرصفة كما في (جفعات حننية) ومحيط شارع غزة والشارع المؤدي إلى الجامعة العبرية.



صورة (6-10) :عدد مواقف السيارات في موقف بلدية القدس



صورة (6-9) :إشارات الإرشاد لمواقع ماكينات بيع اذونات الوقوف



صورة (6-11) :وقوف السيارات على الأرصفة بشكل قانوني القدس الغربية / جفعات حننية



## 5-6 المواصلات العامة:

ولمقارنة المواصلات العامة بين الجزئين، بنيت الخطة الهيكلية سياسة المواصلات العامة على السؤال "متى ستأتي الحافلة" وهذا الجزء من البحث يعتمد على الأرقام الإحصائية التي وردت في الخطة 2000 نفسها، والوصف لوضع المواصلات العامة الذي وردت في الخطة الهيكلية. والجدول رقم (6-6) يوضح عدد خطوط الحافلات والمسافرين عليها في ساعات الذروة الصباحية وعدد الرحلات، علما بان معدل = زمن الرحلة ... أخذ بالحسبان فقط زمن الرحلة داخل الحافلة .

المواصلات من خلال الحافلات	عدد الخطوط	عدد المسافرين	عدد المسافرين	عدد رحلات السيارات	زمن الرحلة (معدل)
		600-1900	ساعة ذروة الصباح	ساعة ذروة الصباح	سفرة المسافر
إيغد	48	374200	38600	465	20.3 دقيقة
شرق القدس	10	17800	24900	89	16.5 دقيقة

جدول رقم (6-6) : يوضح عدد خطوط الحافلات والمسافرين عليها في ساعات الذروة الصباحية وعدد الرحلات. ( الخطة الهيكلية 2000 ، التقرير الثاني )

إن زمن الرحلة داخل الحافلة والذي تذكره الخطة الهيكلية 2000 التقرير (2) غير صحيح ولا ينطبق على الواقع.

أما فيما يخص خصائص خدمة المواصلات العامة المقدمة للجمهور ، فمستوى الخدمة المقدم من قبل المواصلات العامة لعامة الجمهور يعتمد على :-

1. تردد الحافلات ، زمن الرحلة.
2. مسالك الخطوط.
3. الثقة بالخدمة .
4. مصداقية الخدمة للجمهور .
5. راحة الرحلة ( راحة المسافر في الخدمة ) .

فبالنسبة لمخطوط البلدية فهم غير راضين عن الزمن الذي تتردد فيه الحافلات ويعتبرونه عالياً مما يسبب عدم ثقة الجمهور بالمواصلات العامة ، فهم يدعون أنه وفي سنوات الثمانينات من القرن الماضي قد تم التخطيط بحيث أن تردد الحافلات تم بحيث يمر حافلة على كل محطة ركاب كل ست دقائق ، وبذلك يكون معدل انتظار المسافرين هو ثلاث دقائق ، ولكن نتيجة لعملية الفحص والمتابعة أتضح للمخططون أن معدل زمن الإنتظار هو أربعة ونصف دقيقة مما يدل على أن الحافلات تتردد على المحطات بزيادة ثلاثة دقائق عن المخطط له، وبعد فحص الخط رقم 19 ومن خلال 11 رحلة، أتضح للمخططون أن الحافلات تتحرف عن الجدول الزمني المحدد

لرحلاتها ، وانحراف الحافلات عن الجدول الزمني يؤدي لتكدس أعداد أكبر من المخطط له من المسافرين في المحطات ، وهذا يؤدي بدوره لزيادة زمن تحميل الركاب في المحطات ، وهذا يؤدي إلى تأخير أكثر وتكدس أكثر للركاب ، وتبدأ المشكلة بالتضخم ، في حين أن الحافلة التي تلي الحافلة السابقة تجد أعداداً أقل من الركاب، وبالتالي لا تحتاج الوقت المطلوب لتحميل الركاب ، وفي لحظة معينة تلتقي الحافلتان معا ويشكلان ضغطاً على حركة السير ، ويؤدي تكدس الركاب في الحافلة الأولى إلى إطالة الرحلة وعدم راحة المسافرين ، وبالتالي فشل التخطيط والرحلة بأكملها ، وهم أي المخططون يتطلعون لتجربة الدول الأوروبية في هذا المجال ، حيث استُخدمت التكنولوجيا المتطورة للتغلب على هذه المشكلة ، فهم يلاحظون أن الحافلات في أوروبا مزودة بأجهزة اتصال لاسلكي ، أما محطات الركاب فهي مزودة بأجهزة تفحص الجدول الزمني للحافلات ، وتقوم ببيث ذلك لمحطات مراقبة بدورها تقوم بإخبار السائقين الذين انصرفوا عن الجداول الزمنية ، بحيث يستطيعون تصحيح جداول رحلاتهم الزمنية ، وبذلك يسيطرون على هذه المشكلة بصورة ناجحة ، ويحافظون على جودة الخدمة ، كما وتتواجد في محطات انتظار الركاب أجهزة تخبر المنتظرين عن أي تأخير أو تقديم في زمن الرحلة للمحافظة على مصداقية المواصلات العامة بالنسبة للجمهور ، فمخطوط بلدية القدس يحددون مصداقية المواصلات للجمهور بالسؤال المركزي ( متى ستصل الحافلة ؟ ) .

والمقارنة بين خدمة المواصلات في شرق القدس وغربها هو هل يعلم هؤلاء المخططون متى تصل الحافلة لمحطات الركاب ؟ وهل ينتظرون وصول الحافلة في المحطات غير الموجودة أصلاً ؟ ويلاحظ أن مخطوط البلدية قد أشاروا لزيادة زمن انتظار المسافرين في الجزء الغربي من المدينة بمعدل 1.5 دقيقة ، وبحسبهم فقد ارتفع من 3 دقائق إلى 4.5 دقيقة ، وبعد معرفة زمن الانتظار في الجزء الغربي من الخطة الهيكلية ، فقد قمت بعشر جولات ذهاباً ، وعشر إياباً من منطقة سكني في جبل المكبر وفي أوقات مختلفة من اليوم من الساعة 900 صباحاً وحتى الساعة 800 مساءً ، لأجد أن معدل زمن الانتظار في محطة الحافلات المركزية في شارع السلطان سليمان هي ما بين 20 دقيقة و 60 دقيقة ، أما زمن الانتظار للصعود للحافلة وللنفس باتجاه البلدة القديمة ، فقد استغرق من 25 دقيقة وحتى 75 دقيقة ، وهل يعلم هؤلاء المخططون أن السؤال الذي يتردد على السنة الجمهور في شرق القدس هو " هل ستأتي الحافلة " ؟

أما المعوقات الأخرى التي وضعتها البلدية بتغيير مسلك الرحلة بإجبار الحافلات بالإلتفاف نحو منطقة المصراة قبل العودة لنقطة الانطلاق ، فتسبب وفي المعدل بزيادة طول وقت الرحلة بـ 15 دقيقة في الأيام العادية و 35 دقيقة في أيام رمضان ، أما نقطة التفتيش وتسجيل أرقام الهويات للمسافرين باب الأسباط والمختصة بالحافلات العامة ، فيستغرق وقوف الحافلة بها معدل 15 دقيقة ، فزمن الرحلة بدون إعاقات بلدية القدس لا يستغرق أكثر من 20 دقيقة ، ومع الإعاقات يستغرق 80 دقيقة وأكثر للحافلة الكبير و 60 دقيقة للحافلة الصغير .

بالإضافة لعدم وجود محطات تحدد أماكن تحميل وإنزال الركاب التي يسعى المخططون في الجزء الغربي لتزويدها بالتكنولوجيا الحديثة لمراقبة الجدول الزمني للحافلات ، وكذلك إخبار المسافرين عن أي تغيير أو تأخير

أو تقدم في الجدول الزمني ، فإن المواصلات العامة في شرق القدس تعاني من ما يلي : وهذه المعلومات مأخوذة من الخطة الهيكلية 2000 المجلد الثاني. تركيبة المواصلات العامة في شرق القدس شيء خاص ، جميع الخطوط العاملة كما كانت تعمل في عهد السلطة الأردنية ، رخص شركات الحافلات هي تجديد وزارة المواصلات للحقوق التي أعطيت في الماضي لشركات الحافلات ، وكل شركة لها الحق في تشغيل خط واحد يبدأ وينتهي بالمحطة المركزية في شرق القدس ، العشرة خطوط التابعة لهذه الشركات المسجلة في إسرائيل تعمل بدون إشراف الحكومة ودعمها وبدون ترتيبات لتغيير هذه الحافلات ، كما تم في العقود الموقعة بين الحكومة وشركتي (ايغد ودان). الحافلات تقدم خدماتها بشكل أساسي للتلاميذ والشباب ، وهي تتواجد في منافسة مع التاكسيات والفورد ترانزيت والتي تقدم هذه الخدمة بدون تصاريح. ثمن السفر في هذه الحافلات هو نصف ثمن السفر في الجزء الغربي ، وبسبب هذه المنافسة هدف هذه الشركات فقط هو المحافظة على تصاريحها.

معدل المسافرين في الحافلات العامة في شرق القدس هو 17800 في اليوم ، ويوجد حوالي 78000 مسافر يستخدمون التاكسيات والفورد ترانزيت غير القانونية فيعمل في شرق القدس حوالي 250 تكسي و 1000 فورد ترانزيت. هذا الوضع الذي تكلمت عنه الخطة 2000 المجلد الثاني كان موجوداً حتى عام 2004 حين تمكنت السلطات من إيقاف ظاهرة المواصلات غير القانونية ، ولإدراك الوضع بعد إلغاء السلطات لهذه الظاهرة ، وبالانطلاق من أن حوالي 250 تكسي وحوالي 1000 ترانزيت كانت تقوم على خدمة المسافرين بين القدس وضواحيها واستبدالها بعد قليل جداً من الحافلات ( وزارة المواصلات العامة ) ، فإنه يمكن إدراك انخفاض مستوى الخدمة التي تقدمها المواصلات العامة القانونية الموجودة حالياً. ووضع المواصلات العامة القانونية الحالية في شرق القدس أدى لظهور مكاتب تكسيات عاملة في كافة بلدات القدس ، فلا تخلو بلدة من وجود مكاتبين أو أكثر ، وظهور هذه المكاتب هو نتيجة طبيعية لنظرية عقلانية السوق ، ونظرية المواقع الطبيعية ونظرية الحركة الاقتصادية الطبيعية. كذلك أدت لإجبار نسبة غير قليلة من العائلات في هذه الضواحي على اقتناء السيارات الخاصة وما خلقت هذه الظاهرة من :-

1. ضغط اقتصادي إضافي على هذه العائلات .

2. زيادة المشاكل المرورية في هذه البلدات .

## 6-6 الاستنتاجات :

بعد إدراك مدى التميز الصارخ بين أوضاع المواصلات، الطرق وشبكة النقل العام ، وبين ما يخطط مستقبلاً للجزئين، ومن توصيات هؤلاء المخططون لتجنب الآثار السلبية على المركز الغربي نتيجة لسياسة المواصلات التي اتبعوها من رحيل للفعاليات ، ومراكز النشاط والمحلات التجارية ولمنع إفراغ المركز ودعمه وإعادة إحيائه، وكذلك من الطرق والتحليلات والتوصيات التي اتبعها هؤلاء المخططون في وضع أمثل الحلول، فقد ثبت بما لا يدع مجالاً للشك بأن هؤلاء المخططون مدركون وواعون لخطورة السياسات التي يطبقونها فيما يخص الجزء الشرقي من المدينة خصوصاً البلدة القديمة ومحيطها سواء فيما يخص:-

1. سياسة المواقف المتبعة.

2. تطبيق القانون الجائر والصارم على الذين يحاولون الدخول لمحيط البلدة القديمة.

3. الإعاقات التي توضع أمام المواصلات العامة.

4. عند فرض نظام المواصلات العامة القانوني - كما تدعي الخطة الهيكلية - فإن هذه العملية لم تتم وفق إحصائيات وتحليلات وفق المعايير العلمية ، ولكن تمت بشكل مفروض على الشركات والمسافرين مما ترك هذه المواصلات تتخبط في الأخطاء.

فهذه المواصلات لم توفر معايير الجودة للخدمة التي تقدمها للمواطنين لا من حيث :-

1. التردد ولا زمن الرحلة .

2. ولا ثقة المستعملين لهذه المواصلات .

3. ولا نجاعتها .

4. ولا مصداقيتها .

كل ذلك أدى لتناقص قدرة الناس على الوصول للبلدة القديمة ومحيطها ، وهذا أدى لتناقص قيم التكامل لهذه المنطقة ، وبالتالي تشتتها مما يجعل منها بؤرة انتشار القلق الاجتماعي والجريمة والمخدرات ، وهذا ما بدا يظهر جلياً في البلدة القديمة .

وهذا كله وبدوره يؤدي لتولد رغبة قوية لدى سكان البلدة القديمة للهروب منها وبالتالي فسياسة المواصلات المتبعة تعمل على :-

1- خلق مراكز ثانوية حول مدينة القدس تلغي حاجات الناس القاطنين في البلدات المجاورة للوصول للبلدة القديمة .

2- الجدار منع سكان القرى المقدسية التابعة - حسب تقسيمات الاحتلال - للضفة الغربية من الوصول إلى البلدة القديمة .

عدم قدرة الناس من الوصول إلى البلدة القديمة أدى إلى :-

1- تدهور أوضاعها الاقتصادية ورغبة أصحاب المحلات لفتح مراكز تجارية في الضواحي والرحيل عن المدينة .

2- تقليل قيم التكامل للبلدة القديمة ، مما أدى لانتشار القلق الإجتماعي والجريمة ، وهذا مما يخلق رغبة لدى سكان البلدة القديمة بالرحيل عنها ، فالنتيجة هي تهجير السكان من البلدة القديمة ومحيطها ، ومن ثم إحلال المستوطنين في أماكنهم وإحكام السيطرة والتهويد على أهم جزء في مدينة القدس بل في كل فلسطين .

## الفصل السابع

### رصد وتحليل الرأي العام حول إجراءات البلدية

#### 1-7 مقدمة

يقول ((Vonwright أنه إذا كان الحدث (p)) أو ((r) لوحدها كافية لـ ((q) للحدث ، فإن حدوث (p)) و ((r) مع بعض، فإن حدوث ((q) سيكون مؤكداً. هذه القاعدة تقول بأنه إذا كان الضغط عن طريق المواصلات أو عن طريق هدم البيوت على سكان شرق القدس يؤدي لهجرتهم عن المدينة ، فإن حدوث الضغط عن طريق المواصلات وهدم البيوت سيؤدي بالتأكيد لهجرة السكان عن المدينة. ماذا سيحل بسكان شرق القدس إذا تجمعت الضغوط على هؤلاء السكان من نواحي المواصلات ، وهدم البيوت والضرائب والنواحي الاقتصادية ودار الفصل العنصري ؟

الإجابة على هذا السؤال ستتم من خلال متابعة آراء وشكاوي السكان في شرق القدس ، وكذلك من خلال متابعة آراء ووجهات نظر بعض اليهود في هذا المجال ، كل ذلك من خلال المقالات والشكاوي المنشورة في وسائل الإعلام أو في المؤسسات المختلفة. للحصول على إجابة لهذا السؤال فإن هذا الفصل سيقسم إلى ثلاثة أقسام :-

القسم الأول : الإجابة على هذا السؤال من خلال آراء بعض المقدسيون وخاصة آراؤهم المنشورة في وسائل الإعلام .

القسم الثاني : من خلال الشكاوي التي يُعبر عنها أو ينشرها المواطنون المقدسيون في وسائل الإعلام .  
القسم الثالث : آراء بعض اليهود في هذا المجال .

#### القسم الأول :-

#### 2-7 آراء بعض المقدسيون العرب في ذلك :

1-2-7 في افتتاحية صحيفة القدس يوم الأحد الموافق 27\11\2005 لخصت جريدة القدس ما

يجري في شرق القدس بما يلي :

إن الممارسات الإسرائيلية التصفوية ضد فلسطيني القدس ما هي إلا محاولة لإشاعة روح اليأس والإحباط لدى المقدسيون ، ودفعهم دفعاً للإحساس بصعوبة أو حتى استحالة الحياة في مدينتهم ، وبالتالي التفكير في مغادرة القدس إلى أماكن أخرى أكثر أماناً واستقراراً وطمأنينة .

ولخصت الصحيفة هذه الممارسات بما يلي :-

1. المخالفات التي توالى على المقدسيون في الفترة الأخيرة(2006-2000) بحجة البناء دون تراخيص ، والعراقيل التي تمنع الحصول على هذه التراخيص ، فليس للمقدسيين الحرية لإقامة مساكن خاصة بهم لإيواء

أطفالهم ، وفي المستقبل لن يتاح للأجيال القادمة من المقدسيون عبر الزيادة الطبيعية للسكان أن يجدوا بيوتاً في القدس .

2. ضرائب الأرئونا والتأمين الوطني والدخل ، فهي أكبر من طاقة احتمال المقدسيون .

3. لو جرى إحصاء لعدد أفراد الشرطة على اختلاف أنواعها ، والذين تم نشرهم في القدس الشرقية لاصطياد المخالفات وتحرير الغرامات فلربما يقترب أو يعادل عددهم في عدد مدن مجتمعة داخل الخط الأخضر .

4. الخدمات المقدمة للمقدسيين ضئيلة ، فالشوارع مليئة بالحفر ، وقد تآكلت طبقة الإسفلت التي تغطيها بمرور الزمن دون أن تحظى بالصيانة الدورية الواجبة .

5. أما الأرصفة التي تم توسيعها دون سبب معروف على حساب الشوارع ذاتها ، ولم تعد تتسع إلا لمسرب واحد خلافاً لشوارع القدس الغربية الواسعة والرحبة ، فهذه الأرصفة تفتقر للجمالية والذوق والنظافة ، ويمكن استخلاص هذه الحقيقة عند مقارنة شوارع القدس الغربية بتلك الموجودة في القدس الشرقية .

وتتساءل الصحيفة في النهاية من المعطيات أعلاه ، هل يسعون من خلال فرض هذه المعاناة على فلسطيني القدس ولدفعهم للرحيل عنها .

2-2-7 أما المحامي إبراهيم شعبان وفي مقالة في صحيفة القدس " لا للجنة التنظيم المحلية في

بلدية القدس " صفحة 16 تاريخ 2006\1\2 :

فهو يتحدث عن التمييز العنصري في التعامل مع المواطنين المقدسيون الفلسطينيين ، ففي الوقت الذي تحول فيه البلدية 800 دونم من أراضي الطور والعيسوية لمنزته قومي ، فأراضي الجامعة العبرية المجاورة تخصص لبناء مساكن لطلبة الجامعة العبرية . يقول أيضاً : أن بلدية القدس لم تخطط خيراً لأهل القدس منذ عام 1967 ، بل هي سعت جاهدة للتضييق عليهم وسد السبل أمامهم فكانت هذه الخطوة الأخيرة ضمن سلسلة خطوات قادمة لتهجير الفلسطينيين من مدينتهم وقرىهم . يقول أيضاً : الحقيقة العارية بدون زيف أو تزويق إن بلدية القدس غير راغبة ولا تريد أن ترى عرباً فلسطينيين في القدس ، وقد سعت ورسمت خططها لأنها ترغب جادة وبإخلاص شديد أن يجلو العرب عن القدس ويغادروها على غير عودة ، وهي تتعاون مع جميع الدوائر للعمل على هذا الصعيد ومنها:

1. حق المواطنة .

2. الضرائب .

3. مصادرة الأراضي .

4. الميزانيات المخصصة لشرق القدس .

5. هدم البيوت والتراخيص .

7-2-3 أما يوسف مخيمر وفي مقاله نحو استراتيجية حقيقية للقدس في جريدة القدس صفحة 17 بتاريخ

2006:

فمقاله يتحدث عن تفريغ المدينة عن طريق مخططات عنجهية لتضييق الخناق على مجالات الحياة جميعها وعلى كافة الأصعدة مثل :-

1. منع مواطني القرى حملة هوية الضفة من الوصول للقدس .
2. الحملة المسعورة عبر هدم الأبنية غير المرخصة من بلدية الاحتلال .
3. استهداف أحياء كاملة في سلوان والولجة وعبر مسار الجدار .
4. تشريع القوانين التي تحقق ذلك .
5. تحويل الأحياء العربية إلى كنتونات يقهرها الإستيطان والقمع وقوانين الغاب والفقر والبؤس والمخدرات وبرائث مخابرات الاحتلال والبطالة والتجهيل .
6. تهويد القطاع الصحي عن طريق خنق المستشفيات العربية وتطوير مراكز صناديق المرضى .
7. تدمير القطاع التعليمي في القدس .

7-2-4 أما نبيل حمودة وفي مقالة في صحيفة القدس صفحة 18 بتاريخ 26\12\2005:

تجار القدس بين مطرقة الهيمنة وسندان الاحتواء ، فهو يؤكد على ارتباط السياسة بالاقتصاد فإستراتيجية الاحتلال هي تقطيع أوصال وتكريس تبعية الاقتصاد الفلسطيني وحصاره وعزله وتهميشه ، ولعل ما تقوم به سلطات الاحتلال في القدس الشرقية هو أفضل مثال على ذلك فلقد سعت إسرائيل إلى :-

1. شل الحركة التجارية بهدف عرقلة وتجميد التنمية الاقتصادية فيها ( خصوصاً البلدة القديمة ) لما تمثله القدس من قوة تجارية واقتصادية .
  2. عملت إسرائيل جاهدة منذ احتلالها على إبقاء الوضع التجاري والاقتصادي في القدس الشرقية مفككاً ومجزأً فعمدت إلى استمرار تشنيت وبعثرة الدكاكين والمحال التجارية خارج أسوار المدينة ودخلها، فباتت أسواقها ومحالها التجارية تقفل أبوابها قبل ساعات الغروب ( خصوصاً البلدة القديمة ) وأصاب محالها الركود والجمود.
  3. عدم تقديم البلدية للخدمات لشرق القدس ومحاولة تحسين مظهر وملاح وشوارع البلدة القديمة وترميم الأماكن والمرافق السياحية على عكس ما يتم وما نراه في القدس الغربية.
- وبهذا فقد بات واضحاً للعيان أن إسرائيل تسعى إلى تحويل القدس الغربية إلى مركز تجاري ضخم على حساب القدس الشرقية ، واستيعاب القوة الشرائية لربع مليون مقدسي عربي ، وتأكيد هيمنتها وتحكمها على الحركة التجارية والاقتصادية للمدينة ، والإبقاء على اختلال التوازن الاستراتيجي التجاري والاقتصادي بين شطري القدس ، لذا فإنها في الوقت الذي تعمل فيه على



تطوير وازدهار وتوفير كافة التسهيلات والخدمات وتسهيل الإجراءات للتجار والمراكز التجارية وتنمية الوضع التجاري والاقتصادي في القدس الغربية ، تخلق المشاكل المالية والإدارية والصعوبات الاقتصادية لتجار القدس الشرقية عن طريق :

1. الضرائب .

2. تحرير المخالفات والغرامات .

3. أساليب تحصيل البلدية لهذه الضرائب .

كل هذه الإجراءات هي ترتيبات مبرمجة من قبل البلدية تتبع منهجاً معداً ومخططاً وموضوعاً هدفه التأكيد والتفويض على أصحاب المحلات التجارية في القدس الشرقية ، ودفعهم لترك محلاتهم وتغيير طبيعة أعمالهم وتطفيشهم وإخلاء وتفريغ محالهم ، والهروب إلى مناطق أخرى كرام الله والعيزرية ، فليس ما يجري من قبيل الصدفة. هدف إسرائيل واضح وهو عزل القدس الشرقية ، وعدم السماح لأبناء الضفة الغربية بدخولها ، والحد من تنقل أبنائها لدخولها أو دخول البلدة القديمة بإقامة الجدار والحواجز ، بالإضافة إلى جانب تخويف وترويع السياح الأجانب بدعوى عدم توفر الاستقرار والأمن وانتشار الفوضى وتعرضهم للسرقة والنهب بالقدس الشرقية ، فتعطلت بذلك الفنادق والمطاعم والحافلات والأماكن السياحية والأدلاء.

4. عدم السماح ببيع منتجات الضفة الغربية بالقدس الشرقية ، ووضع العراقيل أمام الاستيراد من الخارج وعدم تسهيل الاحتلال لوصول أية مساعدات من الخارج ، وانخفاض متوسط دخل أهالي المدينة أدى إلى تدهور وتدني القوة الشرائية ، وزيادة معدلات الفقر وانتشار البطالة ، وعدم وجود فرص عمل خصوصاً مع ضآلة الرواتب ، انخفاض مخصصات التأمينات الاجتماعية ، فمدينة القدس تعتبر الأفقر إذا قورنت بالعديد من المدن الإسرائيلية وهو أمر أدى إلى تفشي الظواهر والأزمات الاجتماعية السلبية ، وبات يهدد الوضع الإنساني والاجتماعي لأهالي القدس وعلى أمنهم واستقرارهم .

7-2-5 وفي تقرير صحفي منشور في صحيفة القدس بتاريخ 2006\2\23 لبريهان الأيوبي يقول فيه:

إن مدينة القدس تعيش أوضاعاً إقتصادية وتجارية وحياتية صعبة جداً بسبب عزلها عن المدن الفلسطينية التي كانت القدس تشكل نقطة ارتكاز لها ، فأصبحت تعيش وحيدة، مما أدى إلى تراجع الحركة التجارية فيها، والتي عزا التجار المقدسيون هذا التراجع إلى الممارسات الإسرائيلية مثل:-

1. بناء الجدار .

2. انتشار الحواجز العسكرية الأمر الذي يعيق حركة المواطنين بالتنقل ، ويجعلهم يفكرون مرات عديدة قبل الخروج من منازلهم لشراء مستلزماتهم أو حتى للتسوق .

3. انخفاض وتدني المعاشات .

4. كثرة الضرائب على المقدسيون .

5. الغلاء في المدينة خاصة المحروقات .

6. توقف التبادل التجاري مع العديد من البلدان العربية والأجنبية نتيجة تدني القدرة الشرائية للناس .

### 7-2-6 في حديث القدس بتاريخ 2\10\2006 هدم المنازل يتصاعد في القدس :

قالت الصحيفة إن هدف كل هذه السياسات والمضايقات من هدم المنازل وغيرها من الجدار والمستوطنات وتغيير لمعالم الشوارع والساحات وتقليمها والضرائب والخدمات المحدودة هو تفرغ المدينة وتغيير طابعها الديموغرافي ، وتقول الصحيفة أنه من الموضوعية التأكيد أن هذا الهدف الإسرائيلي قد قطع شوطاً بعيداً على طريق التنفيذ .

### 7-2-7 وفي مقالة للباحث الفلسطيني نهاد عبد الإله خنفر " قضية القدس ما هو مطلوب من العرب "

في صحيفة القدس صفحة 19 بتاريخ 22\4\2005 :

إن المواطن الفلسطيني في القدس أصبح يقبع في جحيم لا يطاق ، وفي سجن يكاد يتحول إلى زنزانة تفتقر لأدنى شروط العيش الإنساني في أبسط صورته وأشكاله ، فلا مرافق التعليم ولا مرافق الصحة ولا ظروف العمل ، ولا طعم لقمة العيش أصبحت مناسبة لإنسان يحفظ كرامته ، ويعتز بإنسانيته التي يجب أن تكون مقدسة أكثر من قدسية المعالم التي يقيم في كنفها. قد عمد الإسرائيليون ونجحوا في تشديد وطأة الضغوط وتضييق الخناق على كافة المواطنين المقدسيون ، وتدمير أعمالهم ومصادر رزقهم التي طالت ضرائب الاحتلال وبلديته التي لم تبق للفلسطينيين ولم تدر ، مما نجح في دفعهم للهجرة إلى مدن أخرى خارج المدينة المقدسة ، وذلك لأن متطلبات عيشهم الكريمة داخل حدود القدس أصبحت باهظة الثمن وذات تكاليف مالية واجتماعية ونفسية وأمنية لا يقوون على الصمود أمامها بمفردهم.

### **3-7 القسم الثاني**

يتناول أوضاع السكان المقدسيون من خلال شكاويهم المنشورة في صحيفة القدس لنحاول إدراك أهداف المخططين اليهود :-

### 7-3-1 ففي رسالة مفتوحة إلى رئيس بلدية القدس منشورة في صحيفة القدس في الصفحة 13 بتاريخ

2005\3\14 جاء فيها:

نحن سكان البلدة القديمة من القدس ، وكذلك جزء من سكان خارج أسوار البلدة القديمة وتجارها نتساءل حين تقوم البلدية بعمل تنظيم للمواقف ، ألا يجدر بها أخذ رأي سكان المنطقة المراد تنظيمها ، أو حتى إعلامهم قبيل البدء بتنفيذ ذلك ، فنحن مواطنون يدفعون ما عليهم بل أكثر مما عليهم من ضرائب. قد قام موظفو البلدية بدهن حوالي 90% من شوارع القدس الشرقية باللونين الأحمر والأبيض ، وكأن البلد تفتقر إلى الألوان الأخرى مانعة بذلك الوقوف للسكان العرب مسلمين ومسيحيين، هل المراد بهذه الخطوة تفضيش العرب من حوانيتهم ومحالهم ومنازلهم ؟

أين تريد أن نوقف سياراتنا ، هل نوقفها في منطقة باب (يسرائيل) حيث الوقوف هناك بالمجان ؟ أو في (نتانيا) مثلاً ؟ ألا يكفي الوضع المزري الذي وصلنا إليه بسبب إغلاق مدينة القدس بالجدار التعسفي الذي تسبب بتراجع وضع القدس الاقتصادي إلى أسفل السافلين ؟ ألا يكفي أن حوالي 80% من سكان ضواحي القدس أصبحوا لا يصلون إلينا مما جعل جيوبنا فارغة ؟ ألا يكفي أنكم تعتبرون أسواقنا متساوية مع أسواق شارع يافا المفتوحة ، والتي يتم فيها تطوير كل الإمكانيات لتشجيع التسوق فيها ، وكذلك تل بيوت وغيرها على عكس أسواقنا عديمة التطور ؟ كذلك فإننا نطالبكم أن تعيدوا إلينا مواقف سياراتنا ، بحيث تكون قريبة من منازلنا وحوالينا. ألا يعتبر منع التوقف في منطقة المصراة حيث سوق المواد الغذائية هو بمثابة إعلان حرب على دكاكين العرب وبالتالي تعريض التجار للخسائر وتعريض المشتريين لمخالفاتكم التي أصبحنا نلقاها صباح مساء ، وهل أصبحنا نحن مصدر الدخل الوحيد للبلدية ؟

لذلك نرجو منك عدم تهميشنا وكأننا غير موجودين ، أو أننا متخلفون أو كائنات من جنس غير بشري ، حيث أنك وضعت وخصصت مواقف مجانية للسكان المتدينين في بيت يسرائيل وفي البقعة وشوارع غرب المدينة ، فإلى متى ؟

مع الاحترام

مجموعة من تجار القدس الشرقية

عنهم / علاء أبو زينة ، نبيل دعنا ،

رمزي صلاح ، فخري السلايمة ، مهدي مرار

2-3-7 الشكوى الأولى : كتاب مفتوح إلى اوري لوبوليانسكي رئيس بلدية القدس في جريدة القدس

بتاريخ 23/5/2006 الصفحة الثانية ورد فيه :-

تحية طيبة وبعد

نتيجة لعدم وجود مواقف كافية لسيارات المصلين أيام الجمعة للصلاة في المسجد الأقصى ، يقوم بعض المصلين المضطرين بإيقاف سياراتهم على أرصفة الشوارع المؤدية إلى المسجد الأقصى " الحرم الشريف " وهنا يقوم بعض موظفي بلديتكم بتحرير مخالفات وقوف لتلك السيارات .

بودي أن أذكر حضرتكم بالأمور التالية :

أولاً : إن هؤلاء الناس لم يأتوا للعب كرة القدم أو التنزه أو التظاهر ؟

ثانياً : إن حق العبادة بدون أية مضايقات حق شرعي تضمنه جميع الشرائع والمواثيق والأعراف والقوانين الدولية .

ثالثاً : أن يقوم موظفو بلديتكم بتحرير مخالفات وقوف لسيارات المصلين وبالضبط عند وقت أدائهم الصلاة هو نوع من أنواع المضايقات التي تمارسونها على المصلين وهذا لا يجوز ، فيجب إحترام المصلين والمتعبدين سواء كانوا مسلمين أو يهوداً أو مسيحيين دون أي تمييز بينهم .

السيد رئيس البلدية

لم نرى موظفي بلديتكم يقومون بتحرير أية مخالفة للسيارات التي تقف في منتصف شوارع القدس الغربية بل وتقف على الإشارات الضوئية وتعرقل حركة السير بشكل جد خطير ، حينما يكون هناك مباراة لكرة القدم في ملعب المالحه على سبيل المثال .

كما أننا لم نرهم يحررون أية مخالفة للسيارات التي تقف على أرصفة شارع الخليل - بيت لحم قرب ( بركة السلطان ) في باب الخليل حينما تكون هناك إحتفالات بمناسبات يهودية .

كما لم نرهم يحررون أية مخالفات لسيارات اليهود المتدينين الذي يأتون إلى الحائط الغربي ( البراق ) أو (المبكى ) والذين يوقفون سياراتهم في كل مكان في أوقات الأعياد اليهودية .

أخيراً أرجو أن تكفوا عن هذا التمييز بين جماهير المصلين والمتعبدين وأن توعدوا لموظفي بلديتكم أن يتوقفوا عن هذه الممارسات .

سميح زحاكية

3-3-7 الشكوى الثانية : والتي نشرت في صحيفة القدس بتاريخ 20\2\2006 صفحة 11 تحت عنوان

شكوى على بلدية القدس:-

لا شك أن معظم سكان المدينة المقدسة المالكين والمستأجرين في أحياء البلديات العربية المحيطة بها كشعفاط وغيرها يعانون من إهمال ملموس جراء عدم صلاحية الطرق والشوارع ما يتعارض مع السلامة العامة ، وبالتالي لا ينصف السكان الملتزمون بدفع الضرائب بأشكالها المختلفة. في جولة سريعة في الأحياء اليهودية، وهذه الأحياء التي تبعد عنها أمتار قليلة ، يلاحظ الفرق الشاسع في كل شيء ، علماً أن الضرائب المفروضة لا تفرق بيننا - بين من يسكن حي من الدرجة الأولى "ديلوكس" وحي من الدرجة الرابعة على أقل تحديد. إن الشارع الممتد من موقع محولات شركة كهرباء محافظة القدس مقابل مدخل مخيم شعفاط وحتى بدايته عند معرض مفروشات الجولاني يمكن أن يكون صورة حية لما ذكرنا أنفاً ، مع العلم أن هذا الشارع الذي أصبح رئيسياً ومعتمداً من جميع أنواع الحافلات بعدما طرأ عليه من التغييرات في حركة السير ، ويعد من أكثر الشوارع اكتظاظاً بالسكان ، لما به من عمارات للسكن والمدارس والمؤسسات الأهلية وغيرها ، ليس مؤهلاً بالشكل الذي يدعو أهل الحي الفاطنين للاطمئنان على أطفالهم ورجالهم وشيوخهم ونسائهم أثناء الذهاب إلى المدرسة والعمل ولدى العودة إلى بيوتهم.

إن غياب أرصفة المشاة إلى جانب سوء أرضية الشارع للسيارات ، يدفع هؤلاء السكان إلى التألم من المشاهد التي يتابعونها أثناء خروج فلذات أكبادهم من المدارس المحيطة بالحي ، حيث لا يجدون أرصفة يلوذون

إليها لدى أي خطر داهم ، إلى جانب هاجس الخوف والانتظار والترقب الذي يلزمهم حتى يعود هؤلاء الفلذات إلى أحضانهم ، أخيراً لعل زيارة سريعة لمسؤول في ساعات الصباح أو الظهر ، وفي يوم ماطر ، تجعله يرى الوضع على حقيقته ، وبأم عينه وذلك يغني أي كلام ، وما نأمله أن يكون التجاوب والاستجابة مع هذه المناشدة يتناسب وحجم المستحقات المادية المفروضة علينا قسراً.

4-3-7 الشكوى الثالثة : مقالة طويلة منشورة على شكل تحقيق صحفي في صحيفة القدس صفحة 15

بتاريخ 2005\12\11:

يتحدث فيه التجار عن مشاكلهم وهمومهم تحت عنوان حوالي ربع بيوتنا وحوانيتنا ( أكثر من 1300 عمار ) أصبحت ملكية جهات استيطانية يهودية والبقية يتهدها الخطر. البلدة القديمة من القدس بدأت تفقد هويتها العربية " أنا أعطيت فترة سنتين على الأكثر ، إذا وجدت بعد هذا الوقت عرباً في القدس القديمة ( داخل الأسوار ) تعال وأركب على كتفي وسأدور بك في كل شوارع المدينة ". سنتان ؟ ولماذا سنتان ؟ أنا أراهن على أننا لن نصمد أكثر من سنة ". لأول وهلة تحسب أن محدثيك يببالغون في بأسهم ، مثل عادة الناس البسطاء أو المحترفين ، بل إنك تبدأ التشكيك في هؤلاء الناس وترغب في اتهامهم بفقدان الحصانة الوطنية ، فهذه هي القدس يا بشر أغلى ما يملك العرب ، أغلى ما يملك الفلسطينيون ، عفوا عندما تسبر أغوار البلدة القديمة من القدس ، وتلتقي المزيد والمزيد من التجار ، ومن السكان تصاب بكثير من الذهول والقلق ، وتشعر أن الخطر بضياح القدس القديمة وتهويدها هو خطر حقيقي وكبير ، وإن لم تكن سنة أو سنتان وحسب ، فإنها ليست أكثر من ذلك بكثير ، وإن لم يكن ضياح كامل فإن إحصار التهويد ماض إلى الأمام ويهدد ربعاً ثانياً على الأقل من هذه المدينة المقدسة.

وإن كان هناك مبالغة في شيء فإنها في ذلك الإهمال الرهيب لهذه المدينة واحتياجاتها ، وتلك اللامبالاة إزاء مخططات التهويد المدروسة التي تقوم بها مؤسسات وحركات استيطانية كبيرة وغنية جداً وتتجح فيها بشكل فعال وحقيقي ، بينما نحن نتفرج من بعيد ، بل إن أحداثاً كثيرة تدل على أننا في بعض الأحيان ، مثلاً في قضية بطيركية الروم الأرثوذكس في المدينة نرتكب مسلسل أخطاء يجعلنا نحن العرب مسلمين ومسيحيين ( وقوى وطنية ) نساهم بشكل مباشر في تهويد القدس ، ونساعد قوى الاستيطان على تفرغ المدينة من معالمها العربية ، نحن نتحدث هنا عن البلدة القديمة من مدينة القدس الشرقية المحتلة منذ العام 1967 ، هي تلك البقعة الصغيرة التي لا تزيد مساحتها عن كيلو متر مربع واحد ، لكنها تضم كوكبة من أقدس المقدسات للديانات الثلاث : كنيسة القيامة للمسيحيين ، التي تأتي في المقام الثاني بعد كنيسة المهد القائمة في بيت لحم ، والمسجد الأقصى المبارك وقبة الصخرة المشرفة أولى القبلتين وثالث الحرمين الشريفين بالنسبة للمسلمين ، وحائط البراق أو ( حائط المبكى ) الذي يعتبره اليهود قدس أقداسهم ، كلها محاطة بأسوار عظيمة مهيبه مغروسة في قلب الأرض وعمق التاريخ ، ليس فقط منذ زمن سليمان القانوني باني هذه الأسوار قبل حوالي خمسمائة عاماً بل منذ آلاف السنين ، في كل زاوية منها تشتم عقب الأمجاد التاريخية وتعزز بمكنونات الحضارة الإنسانية.

فتدرك أسباب هذا العشق لها وأبعاد الاهتمام بها ، ولا تتوقف عن السؤال : لماذا هكذا مدينة مقدسة للجميع أن تكون موضوع خلاف وحروب ، وهي تحمل كل أسباب الدنيا لتكون موقع تجميع وتوحيد وسلام للجميع. كان السؤال الأكبر الذي يفرض نفسه اليوم هو لماذا نترك القدس اليوم تضيع على هذا النحو ؟ اخترنا الدخول إليها من الباب الجديد أحد أقل المداخل استخداماً وضجة وهو يتسم بالتواضع الحزين المتكدر . خمسة من كل ستة حوانيت مقللة ، الغبار يستر ألوانها ، والعنكبوت يعشعش على جدرانها ، والحوانيت المفتوحة تبت إليك مشاعر الاعتذار والخجل ، أبو فراس كهل فلسطيني يجلس في الداخل قرب مدفأة كهربائية صغيرة ويقسم أنه لم يستفتح بعد ببيع ولا حتى زجاجة ماء للسياح أو الزوار رغم مرور ست ساعات على فتح باب حانوته : " نحن هنا بدافع الكيد " ، قال : وماذا تقصد بالكيد ؟ سألنا أنت تكيد من أو من الذي يكيدك ؟ " خليها على الله يا بني كل شيء بثمنه في هذه الديرة ، ونحن لم نعد نقوى على دفع الثمن " ، أجاب ثم اعتذر بلطف عن استمرار الحديث وطلب ألا نذكر أسمه ولا نكتب شيئاً مما قاله لنا .

كانت جولتنا في يوم الجمعة الذي يتدفق فيه عشرات آلاف الناس على البلدة القديمة من القدس ، المسلمون إلى الحرم الشريف ، اليهود إلى الحائط ، السياح المسيحيون إلى القيامة ، فسيفساء من كل الأجناس والقوميات ، لكن وحدة البشر هذه خدعة ، فلا يوجد هنا أي دليل على وحدة في أي شيء ، اليهود هنا يمرون في الشوارع ويديرون الحوانيت لكي يتظاهروا بأن القدس لهم وليس لغيرهم ، والعرب هنا يعيشون لكي يردوا على التحدي ، ويعترفون أن صمودهم يقترّب من نهايته ، والسياح الأجانب يسيرون في شوارع القدس وفق برنامج رسمه لهم سياسيون كبار في إسرائيل يشغلون في السياحة ، والنتيجة واحد صفر على الأقل ، وربما 1000 صفر لصالح إسرائيل ومؤسساتها اليهودية الاستيطانية .

" أنا لم أستفتح اليوم بمليم واحد ، بل لم أستفتح طيلة هذا الأسبوع أبداً ، لم يدخل إلي أي زبون على الإطلاق " ، يقول أبو علي صاحب مطعم "سليكت" في باب الخليل أنه أكبر المطاعم في البلدة القديمة مساحته 135 متراً مربعاً ويتسع لمائة مقعد ، الاستثمار في المكان واضح للغاية ديكورات جميلة وثمانية ومطبخ حديث وحمائم نظيفة ، وأجواء غاية في الرقة والسكينة ، فتح المطعم طيلة النهار من دون زبائن يعني خسارة يومية متراكمة ، هذا هو وضعنا منذ سنة 2000 ( اندلاع الانتفاضة ) ، انتهت زيارات السياح وإذا أتوا لا يدخلون مطعمنا ، فالمرشدون السياحيون اليهود يحرصون على أخذ السياح لتناول الطعام في المطاعم اليهودية في القدس الغربية.

### مضايقات اقتصادية :

هل هذا التعامل مربوط بالانتفاضة ؟ أجل منذ الانتفاضة يبعدون السياح عنا ، ولكن هذه ليست المضايقة الاقتصادية الوحيدة التي نتعرض لها ، فالمشكلة الأكبر تكمن في ضريبة الدخل ومؤسسة التأمين الوطني الإسرائيلية وفي ضرائب البلدية. ففي إسرائيل أخذوا بالاعتبار انهيار فرع السياحة فأعفوا من الضرائب التجار اليهود ، وكل من يعتمد مدخوله على السياحة، أما نحن التجار الفلسطينيين في القدس فقد حرصوا على ملاحقتنا

بفرض كميات هائلة من الضرائب علينا ، وفرض غرامات على تأخير الدفع ، وهددونا بالسجن ، لماذا لم تتوجهوا إلى المحكمة أو إلى الإعلام ؟ هم الذين أخذونا إلى المحكمة ، بدعوى أننا نخالف القانون ونتهرب من التزاماتنا. ونستمع إلى شكاوى مماثلة من عشرات التجار الآخرين:

سامر أبو عيد (31 عاماً) تاجر تذكاريات ، حانوته يقع في قلب القدس الممتد من باب الخليل ، أمام حانوته نصب تذكاري كتب عليه بالعبرية أن تلميذ المدرسة الدينية اليهودي (شموئيل الياهو) قتل هنا في 18/20/2005 ، وفوق الحانوت تنتصب كاميرا فيديو هي واحدة من عشرات الكاميرات التي نصبتها الشرطة الإسرائيلية لمراقبة المكان ، كل من يمر من هنا مراقب ، كل الناس ، والصور تنقل ببث مباشر إلى مركز مراقبة للشرطة في (القشلة) وهو مركز الشرطة الواقع في باب الخليل.

لا يغرنك هذا العدد الكبير من السياح الذي تراه يعبر في أسواق القدس ، فهؤلاء لا يدخلون إلى الحوانيت العربية ، فالسلطات الإسرائيلية تأخذهم إلى الحي اليهودي في القدس ليشتروا من هناك ، أنظر أنظر إلى الأكياس التي يحملونها ، أتلاحظ الكتابة عليها بالعبرية ؟ ويروي لنا سامر كيف ينكلون به ويضغطون عليه لكي يبيع حانوته وبيته الواقع في الحي اليهودي ، " اعتقلوني خمس مرات كل مرة بحجة مختلفة لم يتورعوا عن اتهامي بقتل ابن عمي ، ولكن في كل مرة كانوا يأخذونني إلى التحقيق ، كانوا يوجهون الأسئلة حول البيت ومتى أنوي بيعه والسعر أكتب المبلغ الذي تريد ونحن ندفع ".

موسى القاق (61 عاماً) صاحب مطعم آخر : " أنا تعرضت لتفتيش مباغت من ضريبة الدخل عشر مرات خلال شهرين فقط ، ويضغطون علينا حتى نياس ونرحل ونترك القدس لهم ، وأقول لك بصراحة الناس يصلون إلى حد اليأس ، نحن نحب القدس ومستعدون للموت في سبيلها ، ولكن لا يعقل أن نموت من دون مقاومة ، لا أحد يقاوم محاولات ترحيلنا سوى أولئك الذين تراهم صامدين في بيوتهم وحوانيتهم ، فلا ثورة فلسطينية ولا قيادة ولا شعب ، رحم الله فيصل الحسيني الذي كان يقف مع جماهير شعبنا في القدس يحس معها ويدعم صمودها ، ويقاوم مؤامرات التهويد بكل قوة وشجاعة ، وأنا أقول لك أن الحد الأقصى لصمود الناس هنا هو سنتان ، فإسرائيل مصرة على تنفيذ مخططها لتهويد هذه المدينة وتطهيرها عرقياً من العرب، فالحكومة تضغط بالضرائب والمستوطنون اليهود يقدمون المغريات.

## المغريات :

ماذا تقصد بالمغريات ؟ هل صحيح أن المستوطنين يعرضون عليكم بيع البيوت والحوانيت بملايين الدولارات؟ ليس الملايين فحسب أنا قالوا لي : هذا هو شيك مفتوح أكتب عليه المبلغ الذي تريد ونحن نوقع. وائل ادكيدك (39 عاماً) ، خضر عابدين (68 عاماً) ، ناصر بركات (50 عاماً) ، عبد الرؤوف أبو خرشيد (40 عاماً) ، كلهم أصحاب حوانيت يؤكدون أن ما قاله السابقون صحيح بشأن المعاناة من سلطات الضرائب وضغوط سلطات الاحتلال عليهم حتى يصابوا باليأس ، ويبيعوا للشركات الاستيطانية اليهودية ، وراح أحدهم

يئن والدموع تترقق في عينيه : قبل العيد بعت بضاعة بخسارة حتى أجد المال الذي أصرفه كي لا يشعر أولادي بالمضايقة فنتبخر فرحة العيد ، وكذلك فعلت قبل افتتاح السنة الدراسية.

وروى أحدهم كيف داهم حانوته 30 رجلاً من الشرطة الإسرائيلية الذين رافقوا رجال الضريبة وأفرغوا الحانوت من البضائع ليصادروها " فهرع التجار من جيراني وجمعوا المال من بعضهم البعض ودفعوا سلفة على حساب الضريبة المفروضة علي حتى يمنعوا مصادرة البضاعة . ونسألهم عن الحل الأمثل الذي يتصورونه ، فيجمعون على أن هناك مسؤولية تقع على عاتق السلطة الفلسطينية في رفع قضيتهم إلى مائدة المفاوضات السياسية مع الأوروبيين والأمريكيين ، فالممارسات الإسرائيلية هي اعتداء سياسي بل هي نوع من الإرهاب الاقتصادي إذا صح التعبير .

يقول أبو إبراهيم : وهو صاحب مقهى في قلب السوق الشعبي في القدس القديمة ، ويضيف : ليس سراً أن الحكومة الإسرائيلية قررت غزو القدس وتهويدها ، وهذا يتم على حسابنا نحن التجار والسكان في هذه البلدة، فمن يناصرنا سوى سلطتنا الوطنية ؟ ويكشفون أن المرحوم فيصل الحسيني كان قد بادر إلى عدة إجراءات لحماية التجار والمواطنين لتدعيم صمودهم ، لقد تمكن من منح العديدين منا قروضاً من الاتحاد الأوروبي بقيمة 20 ألف دولار بفائدة رمزية حتى نسدد بعض الديون للضريبة ، وفي بعض الأحيان كانت هناك منح ، ويتدخل (أبو عمر) صاحب حانوت لبيع السجاد : نحن لا نطلب دعماً مالياً فحسب ، فإذا تمكنوا من إلزام إسرائيل بالتعامل معنا مثلما تعامل التجار اليهود في القدس تحل مشاكلنا ، فهم يعفونهم من الضرائب بسبب انهيار السياحة ، وعندما يحتاج أحدهم لبيع محله يشترونه منه حتى لا يضطر إلى بيعه للتجار العرب ، فليفلعوا هذا لنا لتنتشر السلطة منا الحوانيت ، وإذا أردوا حلاً آخر للحفاظ على عروبة القدس فليقدموا لنا المساعدات ، لكن أن نترك على هذا النحو فإن وضعنا سيكون خطيراً ولن يطول الوقت حتى تجدنا مستسلمين وبائعين .

ونحاول بمساعدة هؤلاء التجار الوصول إلى معلومات حول حجم ما بيع من العقارات في البلدة القديمة ، فبدأونا إلى عدد من المتاجر اليهودية في السوق ، لكن الكمية الأكبر من العقارات التي باتت بأيدي اليهود هي عبارة عن بيوت في الطريق من باب الخليل إلى الحي الإسلامي في البلدة القديمة ، نجد مبني ضخماً تحول إلى فندق يهودي محصن يضم حوالي 130 غرفة ، ويحتوي على كنيس (بيت العبادة لليهود) وتوجهنا إليه لتتعرف على ما فيه ، وكان الباب مغلقاً ، قرعنا الجرس فجاءنا صوت من الشباك في الطابق الثاني المرتفع شاهقاً : ماذا تريد هنا ؟ سأل بفضاضة معهودة ، فقلنا له فأجاب : نحن لا نتحدث إلى الصحفيين ، فحاولنا استقرازه نريد أن نعرف كيف سطوتم على هذا البيت ؟ فأجاب بعدائية واضحة : هذه مدينة يهودية وستبقى يهودية إلى الأبد ، وغادر المكان فوراً وقبل أن يتم كلماته خرج من البوابة ثلاثة رجال أمن مسلحين وطلبوا منا المغادرة بحزم ، وقالوا أن التعليمات واضحة لهم أن لا يتيحوا لأحد من اليهود في المدرسة (الفندق) أن يكلمنا .

هذا المبنى هو فندق سانت جون أو دير ماريوحنا الذي كان ملكاً لبطريركية الروم الأرثوذكس قبل حوالي عشر سنوات . وتابعنا تجولنا في البلدة القديمة يشدنا إليها الشعور بأننا لا نرغب في تركها ، فمن يترك مجروحة على قارعة الطريق ، من يترك أمماً حانية عزيزة بلا حماية ، ونصبح جزءاً لا يتجزأ من أولئك الناس



الذين يعيشون فيها بجلد فريد ، يتحركون فيها بهمة عالية ، يسرون فيها بسرعة غير عادية كأنهم يركضون إلى هدف عاجل ، ثم ترى الناس أنفسهم يعودون ويروحون كأنهم يبحثون عن شيء ضائع في سماء المدينة ، ولكنهم في نهاية المطاف يبقون فيها ، داخل أسوارها الحصينة من كل شيء لمواجهة أي شيء ، ونمشي في شوارعها العتيقة كما مشى محبي فيروز .

هنا باب الخليل الأجل والأبهى من بين بوابات أقدس المقدسات ، إلى يمينه الحي الأرمني الذي يقول أهله أنهم لم يبيعوا أي عقار فيه حتى الآن ، إلا أن شبابه بمعظمهم لا يجدون أنفسهم بهذه المدينة فيتركونها إلى الخارج خارج البلدة أو خارج البلاد ، وهذا يسبب القلق من أن لا يبقى فيها إلا المسنون والعجزة . الناس هنا يتخوفون من المستقبل أكثر من أي شيء آخر يخجلون من أن أحد كبار رجال الدين السابقين منهم ضبط وهو يهرب بسيارته بضائع غير مجمركة فاعتقلته إسرائيل ، وأجبرته على التوقيع على تنازل عن بيت تملكه الكنيسة خارج الأسوار "أعتقد أنهم نصبوا له كميناً "

قال محدثنا وهو تاجر أرمني وأضاف : لكن هذا هو حادث البيع الوحيد لدى الطائفة الأرمنية ، فالمواطنون عندنا لا يبيعون ، وذلك من منطلق احترامهم لتقاليد البلد . إلى اليمين المتبقي نشاهد حائط المبكى والحي اليهودي وهو الحي الذي أحل من سكانه الفلسطينيين سنة 1966 ثم استوطن في العام 1967 وتم توسيعه من جهة الغرب بعد طرد الفلسطينيين من حي المغاربة ، هو اليوم يهودي صرف تقريباً ، كل عربي يصل إليه يكون مشبوهاً ومشروعاً لعملية تفجير . وتواصل السير على هذه الوتيرة فتصل إلى الصخرة المشرفة والمسجد الأقصى المبارك ، وتفصل بينه وبين حائط المبكى شعيرات من الهواء وقوات كبيرة من الشرطة ، ثم يأتي الحي الإسلامي وبعده حي النصارى ، الحي الإسلامي بيع منه ما يقارب ألف عقار إلى الشركات الاستيطانية اليهودية ، وأما حي النصارى فنصفه تابع للكنيسة الغربية ما زال مصنواً بأيديها لا يباع ولا تطرح فكرة بيعه ، والنصف الثاني هو للكنيسة الأرثوذكسية ، وقد حاول أحد موظفو البطريركية بيع هذه الأملاك للشركات اليهودية بطريقة الخداع ( فندقين و 27 حانوتاً في المرحلة الأولى ) إلا أن أمره أنكشف وتم تعليق الصفقة .

وهكذا فإن المخططات التهودية التي وضعت في إسرائيل من أجل تهويد القدس تحقق النجاح الباهر ، والقدس تضيع ولكن هذه المرة ما يضيع القدس ليس تلك الأقدام الهمجية القادمة من الخارج وحسب ، بل أيضاً نحن ، ومن كان منا غير شريك في اللعبة فإنه متفرج متحمس أو مذهول أو مهمل خامل على الأقل .

7-3-5 الشكوى الرابعة المنشورة في صحيفة القدس الصفحة 2 بتاريخ 2006\1\23 تحت عنوان

كتاب مفتوح لرئيس بلدية القدس :

نحن سكان وأهالي حي بيت حنينا منطقة مسجد الهجرة ومدرسة اللوثرى ومدارس الإيمان نرفع إليكم شكوانا بخصوص الشارع الذي تدمر نهائياً ، بعد أن تم تحويل الطريق الرئيسي إليه ، بسبب إغلاق طريق بير نبالا / عطروت ، مما تسبب في تدمير البنية التحتية لهذا الشارع حيث أصبح المرور من الشارع مشياً على

الأقدام متعزراً ، بل يتعذر على الواحد منا الوصول إلى البيت ، ويشكل خطورة على الأولاد والنساء وكبار السن ، لقد امتلأ الشارع بالحفر نتيجة مرور الشاحنات الضخمة من هذا الشارع ، رغم أن الشارع غير مؤهل لمرور مثل هذه الشاحنات والضغط الكبير من الشاحنات .

لقد توجهنا مرات عديدة لقسم شكاوي الجمهور رقم (106) من أجل رفع هذا الأذى عن سكان الحي وضرورة الإسراع في إصلاح ما سببه تحويل الشارع ، ولكن مع الأسف الشديد دون جدوى ، إننا في الحي ملتزمون بما يترتب عليه من ضرائب الارنونا ، فمن حقنا أن نتلقى خدمات تليق بنا كبشر لنحافظ على حياة أطفالنا وشيوخنا ونسائنا وطلاب مدارسنا . أننا نطالب منكم الإيعاز لمن يلزم بضرورة إعادة تأهيل وإصلاح ما تم تدميره من الشارع وندعوكم لزيارة المكان لتشهدوا ما نعانيه من آلام ومتاعب .

#### 4-7 القسم الثالث

ويتناول آراء بعض اليهود بموضوع القدس:-

#### 1-4-7 نداف شرغاي

من مقالة (نداف شرغاي) في صحيفة (هأرتس) ومترجمة ومنشورة في صحيفة القدس صفحة 23

بتاريخ 2006\11\17 بعنوان "حلم القدس":

فهو يدعو إلى أنه بدلاً من اقتراح الديمغرافيين رفع أيدينا ( أي اليهود ) هنا أيضاً متنازلين عن حلمنا في القدس ، يجب تكثيف الصراع وتشبيد العمران أكثر فأكثر ، وتخليص أراضي أخرى والإغداق الاقتصادي على السكان اليهود الذين يأتون للسكن في القدس ، وتفضيل البناء شرقاً بدل الغرب ، فلا يجب أن ننسى عدالتنا وأحقيتنا في القدس في مواجهة بحر الأكاذيب والبدع التي بثها الفلسطينيون حول المدينة وتاريخها ، فالقدس التي يقع جبل الهيكل - الحرم القدسي - والبلدة القديمة في مركزها هي أحد العوامل المركزية التي ما زالت تحول دون انكماش الوعي القومي نحو الأمور البديهية فقط ، أي مكان الولادة ، في كل دولة أخرى تكفي هذه الصلة الطبيعية والأولية للعيش والبقاء . وعندما يتعلق الأمر بالقدس يتوجب منح الحلم والرؤية وزناً أكثر مركزية بأضعاف المرات ، من الممكن التغلب على الضائقة الديمغرافية إذا اعتبرناها مؤقتة وأن نعمل على تغييرها بدلاً من التراجع المتواصل أمامها .

#### 2-4-7 حايم روزنبرغ :

وفي مقالة (شلومو غازيت) ( رئيس الاستخبارات العسكرية الإسرائيلية الأسبق ) في صحيفة (معاريف)

المنشورة مترجمة في صحيفة القدس صفحة 31 تاريخ 20\12\2005 بعنوان "نعم لتقسيم القدس":- فقد رد

عليها (حايم روزنبرغ) في صحيفة (معاريف) ونشرت مترجمة في صحيفة القدس بتاريخ 22\12\2005

بعنوان "الهجوم الخاطف على القدس" ، وسأقوم بعرضها كلها لأهميتها ، ولأنه وفي هذه المقالة شخص حايم

روزنبرغ سبب صمود المقدسيون واستمرار وجودهم رغم كل ما ذكر من المضايقات سابقاً بوجود المسجد الأقصى المبارك ، وتطرقه فيها للأساليب التي يجب إتباعها للسيطرة الديمغرافية في القدس :-إن مقالة (شلومو غازيت) " نعم لتقسيم القدس ، 12\19 " تتضم إلى هجوم خاطف إعلامي غامض يدعو إلى تقسيم القدس ، أنه يأتي بثلاثة أسباب : العامل السكاني ، وفشل وصل المدينة ، والحاجة إلى الاستجابة من ناحية سياسية لمطلب العرب في القدس ، السبب الأخير يثير الغضب على نحو خاص ، لا يوجد للمطلب السياسي العربي في القدس أي أساس يقوم عليه ، فالقدس لم تكن قط مدينة عاصمة عربية ، لا في أيام الاحتلال العربي الذي كانت القدس في أكثر سنينها مدينة مهمة ، أما القدس عند الشعب اليهودي مقابل ذلك فهي مركز روحي وسياسي وقومي وديني منذ حوالي ثلاثة آلاف سنة في العصر الجديد أيضاً كان لليهود فيها أكثرية ابتداء من القرن التاسع عشر ، بالرغم من السلطة العثمانية المسلمة التي إعتبرت المكان الأكثر قداسة عند المسلمين هو مكة لا القدس ، فالقدس غير مذكورة في القرآن ولو لمرة واحدة في حين أنها مذكورة في التوراة 667 مرة .

كتب (الفقيه ابن تيمية) في "مجموع رسائله الكبرى" ( من سنة 1323 ) : " التوجه في الصلاة إلى بيت المقدس باطل ، من يصلي إليه كافر مرتد عن الإسلام يجب أن تطلب له التوبة ، فإذا ما تاب فذلك خير وإذا لم يتب يقتل " . توجد حاجة إلى أن نأخذ في الحسبان حرية العبادة الدينية في القدس ، لكن لا يوجد تأييد عربي وإسلامي ساحق لمزاعم عرفات وورثته ، أنهم هم الذين يمثلون في القدس جميع العرب أو جميع المسلمين في العالم . لو كانت إسرائيل خضعت لمطالب الكذب الفلسطينية في القدس لكن هذا أحد الأشياء الأكثر غباء الذي كانت تفعله. إن خضوعاً كهذا هو تشجيع للتفكير العربي الزائف الذي ينكر أي علاقة لنا بمكان ما في أرض إسرائيل . ينبغي أن نذكر أقوال (حاييم وايزمن) للورد (بلفور) في العام 1906 : " كانت القدس لنا عندما كانت لندن مستقماً " هل يشناق أحد إلى الأسوار في قلب القدس ؟

المشكلة السكانية هي قضية جدية ، لكن مواجهتها يجب أن تكون نظامية : الوقف العاجل لمشاريع البناء غير القانوني العربي في القدس . إن فرض القانون الفاشل يستحق لجنة تحقيق ، وتشجيع الاستيطان في القدس - وهي إحدى أجمل المدن في العالم - استيطان اليهود من البلاد ومن العالم ، وتقديم حوافر لمضاعلة الهجرة الداخلية خارج القدس . إن أكثر المهاجرين لا يبتعدون عن القدس جغرافياً ، بل يسكنون مستوطنات محيطة . إن جزءاً منهم يفعل ذلك لأسباب اقتصادية بسبب غلاء السكن في القدس وإقامة صناديق لتشجيع الولادة ولإنشاء أماكن عمل نوعية . وهذا فقط جزء من أدوات علاج المشكلة السكانية .

إن زعم "عدم اتصال" القدس كحجة لتسليم جزء منها لسلطة عربية هو زعم عجيب ، في الحقيقة يوجد ما يحسن ومن الواجب التحسين ، لكن القدس أكثر اتصالاً مما يميلون إلى الاعتقاد ، إن الغريب الذي يجيء إليها سيصعب عليه أن يجد مكان الأسوار التي فصلت بين جزئي المدينة حتى عام 1976 . إن اعتقاد أنه يمكن أن تكون في مدينة واحدة عاصمتان لشعبيين هو اعتقاد سخيف ، حتى في برلين لم تكن عاصمتان ولا حتى لشعب واحد .

### 7-4-3 موشيه عميراف :

وفي مقالته "القدس في خطر" لـ(موشيه عميراف) مستشار (يهود باراك) سابقاً لشؤون القدس في

محادثات (كامب ديفيد) ورئيس قسم الإدارة والسياسات العامة في كلية (بيت بيرل) في جريدة (هأرتس)

والمنشورة مترجمة في صحيفة القدس صفحة 31 تاريخ 20\12\2005 :-

فهو كغيره يحذر من الخطر الديمغرافي وللسيطرة على هذا البعد اقترح تقسيم القدس :

من الجدير أن نذكر هنا السيناريوهات المختلفة المتوقعة للمدينة إذا تواصلت السياسة الحالية في المجال

الاقتصادي: السياسة الحالية أدت إلى تحويل ثلثي الموارد لاستئناف السيطرة وبناء الأحياء الجديدة ، هذه الموارد

بحجم عدة مليارات من الدولارات قادرة على بناء أسس النمو والازدهار ، النتيجة هي أن 100 ألف يهودي من

الشريحة الاجتماعية - الاقتصادية العليا قد رحلوا عن المدينة في العقد الأخير وحده ، استمرار السياسة الحالية

وتواصل نمو السكان العرب في المدينة سيؤدي إلى انهيارها اقتصادياً ، العجز في خزينة البلدية يتجاوز الملياري

شيكال ، اليوم وخلال سنوات قلائل ستشكل لجنة معينة من الحكومة لإدارة شؤون عاصمة إسرائيل .

وفي المجال الثقافي : في السنوات الأخيرة تفقد القدس بصورة متزايدة طابعها الصهيوني والقومي :

الأصوليون غير الصهاينة والعرب تحولوا منذ عدة سنوات إلى أغلبية فيها ، المجريات السياسية تؤدي إلى

تقليص المركز السياسي - الصهيوني وتعزيز هوامش الأصوليين ، في الانتخابات الأخيرة احتلوا كل مراكز القوة

السياسية في البلدية بما في ذلك رئاستها ، وكل الحقائق المهمة موجودة في أيديهم ، الشريحة الأصولية لا تخفي

هدفها المبتغى بتحويل القدس إلى "مدينة مقدسة " بعيداً عن تأثير إسرائيل العلمانية .

السيناريو السياسي : نسبة تزايد عرب المدينة تبلغ اليوم 3.5% سنوياً ، بينما تبلغ زيادة اليهود فيها

1.5% ، تواصل هذا الاتجاه سيؤدي إلى وجود أغلبية عربية في القدس خلال 25 سنة ، في الواقع بإمكان

العرب في المدينة أن يتحولوا إلى الحزب الحاكم في المدينة في الانتخابات القادمة ، وتتصيب رئيس بلدية عربي

لها ، قيام الأقلية العربية في المدينة بالتصويت بصورة منظمة يمكنه أن يوفر لهم أغلبية أكثر من 50% في

المجلس البلدي في عام 2008 .

### 7-4-4 مجموعة بيمكوم الإسرائيلية :

وفي تقرير لمجموعة (بيمكوم) الإسرائيلية غير الحكومية المنشور في صحيفة القدس :

أوضح التقرير أن سياسة التمييز بين الأحياء العربية واليهودية من ناحية البناء وتراخيصه والتعامل مع الأبنية

التي يقيمها العرب بدون تراخيص إنما هو لغرض السيطرة الديمغرافية اليهودية في المدينة ، فمخطو البلدية

يتحدثون بصراحة عن نيتهم المعلنة في الحفاظ على نسبة 70% لليهود و 30% والعرب في القدس ورغم ذلك

فإنه ما بين 1967 و 2000 فإن عدد السكان اليهود ازدادوا بنسبة 132% بالمقارنة مع زيادة 223% للسكان

العرب ، ومن خلال المحافظة على نسبة محددة بين التجمعات اليهودية والعربية فإن البلدية تشعر بأنها مجبرة

على الدخول في سياسة خنق النمو السكاني السريع للسكان العرب ، وتشجيع التطوير اليهودي وتؤكد (هارتمان) أنه نتيجة للسياسات الحالية للبلدية فإن وتيرة تطوير المدينة وبضمنه النمو المتوقع للسكان اليهود في المدينة تمليه أولاً وأخيراً نسبة نمو الأقلية العربية فيها .

#### 7-4-5 نداف شرغاي :

وفي تقرير (نداف شرغاي) المنشور في جريدة (هأرتس) والمنشور مترجماً في صحيفة القدس بتاريخ 2006\3\18 صفحة 8 بعنوان " ثلاثة بدائل للحل " جميعها تحقق مكاسب كبيرة لإسرائيل السياسيون الإسرائيليون يستعدون لتقسيم القدس ، فقد تحدث فيها عن الديمغرافية والمعايير الاقتصادية :-  
توازن حتى العام 2030 :-

يتضاءل عدد اليهود في القدس ، إذ كانت نسبتهم فور انتهاء حرب حزيران عام 1967-74% وتصل اليوم إلى 66% فقط ومن المتوقع انخفاض النسبة حتى عام 2000 إلى 56% كما من المتوقع تساوي النسبة بين العرب واليهود في المدينة عام 2030. هاجر من المدينة في السنوات 2002-93 حوالي 164400 يهودي واستقر فيها في تلك الفترة 97300 يهودياً وتقول الدكتورة (مايه حوشان) محررة النشرة الاقتصادية السنوية للقدس بأنه بالإمكان القول أن نسبة العلمانيين من المهاجرين من المدينة هي الأعلى ، فيما وصل إليها نسبة عالية من المتدينين والمحافظين ، وقالت إن نسبة اليهود المتدينين المتزمتين من مجموع نسبة المهاجرين من المدينة تتراوح بين 25-20%. ووفقاً للاستطلاعات التي أجريت في أوساط المهاجرين فإن الحوافز التي حثت بهم للهجرة من المدينة تكمن بغلاء أجور المساكن وانعدام العمل وذكر معظمهم مشكلة الإرهاب والعلاقات بين العلمانيين والمتدينين والثقافة في القدس .

#### معايير اقتصادية :-

كما أن المعايير الاقتصادية لا تضيء جاذبية على السكن في المدينة ، إذ إن نسبة المشاركين بالقوى العاملة في القدس هي أقل نسبة في المدن الكبرى في إسرائيل ، ويعود ذلك إلى تضائل نسبة الرجال في الوسط اليهودي والنساء في الوسط العربي المنخرطين في سوق العمل. ويعتبر فرع الخدمات كبير في القدس (50% من مجموع العمال ) ولهذا فإن مستوى الدخل متدن كما أن عدد الذين يأتون بدخل للأسرة ضئيل ، والدخل للفرد في القدس هو الأدنى في المدن الكبرى في إسرائيل ، الأمر الذي يترك أثره على القوة الشرائية وعلى الشبكة التجارية وعلى الأوضاع في المدينة.

القدس أفقر مدينة كبيرة في إسرائيل ، إذ أن ثلث أسرها تعيش تحت مستوى خط الفقر ويصنف 53% من أطفالها فقراء ، لكن السكان العرب أفقر بكثير من السكان اليهود . ازدادت نسبة الزيادة الطبيعية في الوسط العربي في القدس عام 2002 بثلاثة أضعاف عن الزيادة الطبيعية في الوسط اليهودي ، وعلى سبيل المثال فإن نسبة الزيادة في الوسط اليهودي 0.9 ( 4000 نسمة ) في الوقت الذي بلغت فيه الزيادة الطبيعية في الوسط

العربي 3% (6500 نسمة ) لكن في الوقت الذي حافظت فيه نسبة الزيادة في الوسط اليهودي على نفسها في السنوات الأخيرة وظلت بحدود 1% فإن الزيادة في الوسط العربي تضاعلت من 4% إلى 3% منذ العام 1999 وحتى الآن للأسف .

#### أكثر شباباً :-

السكان العرب في القدس أكثر شباباً إذ أن 42% من العرب في القدس تحت سن 14 عاماً في الوقت الذي تصل فيه النسبة بأوساط اليهود إلى 31% وتبلغ نسبة الولادة لدى اليهود 24.7 ولادة لكل ألف نسمة في العام أما في وسط العرب فتصل إلى 31.8 ولادة لكل ألف نسمة .

#### معظم الجدد ليسوا من المتدينين المتمرتين :-

قلة من بين اليهود في إسرائيل الذين اختاروا الانتقال للسكن في القدس خلال سنوات التسعينات كانوا من المتدينين المتمرتين ، ويتضح هذا من بحث أجراه "معهد القدس لإيجاد إسرائيل" ووفقاً للبحث الذي أعده الدكتور (إسرائيل كمحي) والدكتورة (مايه حوشان) (وميخال كورح) فإن من مجموع 110 آلاف يهودي انتقلوا للسكن في المدينة كان 42% علمانيين و 10% محافظين و 28% متدينين وطنيين و 20% متدينين متمرتين ، وكان 55% من الذين انتقلوا للسكن في المدينة سكنوا فيها بفترات سابقة .

#### الفلسطينيون يعودون :-

عاد آلاف الفلسطينيين الذين يحملون هويات زرقاء من الذين سكنوا ولسنوات طويلة خارج المنطقة حيث يقام " غلاف القدس " - شبكة من الجدران والأسوار والعوائق تقام في شمال وجنوب وشرق المدينة - للسكن خلال العام الأخير في حدود بلدية القدس.

ووفقاً لتقديرات مصدر أمني مرت أشهر كانت الزيادة السكانية فيها 300 شخص أسبوعياً ووفقاً لتقديرات يعيش اليوم خارج حدود نفوذ بلدية القدس وخارج مسار " غلاف القدس " - يتطابق الخطان في نقاط كثيرة - عدد يتراوح بين 90-60 ألف فلسطيني من القدس الشرقية يحملون هويات زرقاء " توفر لهم حق السكن الدائم في إسرائيل ". عودة الفلسطينيين للقدس الشرقية ناجمة عن التخوف من فقدان سلسلة من الامتيازات الاجتماعية والاقتصادية مثل فقدان التأمين الصحي والتأمين الوطني وحرية التنقل داخل إسرائيل وحرية الوصول إلى أسواق العمل حتى أثناء الإغلاق .

#### 6-4-7 يوفال هايمان :

وفي مقالة لـ (يوفال هايمان) بعنوان " هكذا سقطت القدس " في (معاريف) المنشورة مترجمة في

صحيفة القدس بتاريخ 24\10\2006 صفحة 12 وتحت عنوان " ضائقة شديدة " :-

كل القرى ما عدا حي بيت حنينا موجودة في ضائقة شديدة من الخدمات والبنى التحتية ، فالشوارع مدمرة مليئة بالحفر ، وفي جزء من الأماكن الحديث عما يكون خطراً حقيقياً ، في الشوارع الرئيسية لا يوجد أماكن لعبور أكثر من سيارة واحدة ، يوجد إهمال وقمامة في الشوارع وبناء غير قانوني في (العيسوية) مثلاً يهيج غضب المختار (درويش موسى درويش) في الأساس لحقيقة أن مراقبي البلدية يهدمون بيوتاً بنيت على أراضي بدل أن يصدرها أوامر هدم لتوسيع بناء السكان على حساب الشارع الضيق أصلاً .

#### 7-4-7 نداب شرغاي :

وفي مقالة لـ (نداب شرغاي) في (هأرتس) والمنشورة مترجمة في صحيفة القدس صفحة 22 بتاريخ

10\10\2005 تحت عنوان " انهيار فروع اقتصادية وخدمات اجتماعية وصحية " جدار الفصل يلحق أضراراً

فادحة بالمواطنين في المدينة المقدسة ومحيطها " :-

يشاهد جدار الفصل المحيط اليوم بمدينة القدس والذي يشكل " واجهة عرض " لدولة إسرائيل من أماكن كثيرة ، في المدينة ولا يبدو هذا المنظر رائعاً ، بالإمكان مشاهدة الجدار الذي أقيم من قطع من الباطون المسلح بارتفاع حوالي تسعة أمتار من حوض البلدة القديمة ، ومن حديقة الجرس ومن المنتزه الشرقي ، وتعتبر هذه المناطق حساسة من حيث المناظر العامة ، ورغم ذلك فإن الأضرار الرئيسية التي ألحقها الجدار لا تتعلق بالمنظر العام بل بطابع حياة السكان ، الجدار الذي أخرج من الناحية العملية عشرات الآلاف من الفلسطينيين من مدينة القدس ، الحق أضراراً قاسية بنمط حياتهم ، وبنمط حياة عدد أكبر من سكان البلدات الفلسطينية قرب القدس لأن الجدار يفصل الآن بينهم وبين المدينة .

ويتضح من الاستطلاعين الأوليين من نوعهما ، واللذين أجراهما "معهد القدس لأبحاث إسرائيل " في الأشهر الأخيرة بأوساط هؤلاء السكان بأن الجدار ألحق أضراراً كبيرة في مجال العمل ، إذ قال 52% بأنهم يواجهون صعوبة في الوصول إلى عملهم أو أنهم فقدوا عملهم ، ووصف كثيرون كيفية إلحاق أضرار بأعمالهم التجارية وانخفاض مداخيلهم وهروب زبائن منهم .

وقال 44% أنهم توقفوا عن التوجه لتأدية الصلاة في الحرم القدسي الشريف ، أو أنهم أصبحوا يتوجهون إليه بدرجة أقل بالمقارنة مع الماضي ، وأكد 39% أن أضراراً صحية لحقت بهم إذ أدى الجدار إلى فصلهم عن المراكز الصحية والمستشفيات في القدس ، وأكد 37% إلحاق أضرار اجتماعية بهم تمثلت بفصلهم عن أقرباء وأصدقاء لهم . وقال ثلث الذين شملهم الاستطلاع بأنهم يجدون صعوبة بالوصول إلى المؤسسات التعليمية في المدينة . وأدى الجدار إلى انهيار مراكز تجارية كانت تعمل في أطراف المدينة ( مفرق طريق الرام والشارع المؤدي إلى الجيب وشارع العيزرية ) وإلى إلحاق أضرار أيضاً بالمراكز التجارية في وسط المدينة .

وتوقف مستهلكون كانوا يتوجهون إلى أسواق البلدة القديمة من مناطق السواحة الشرقية والعيزرية وأبو ديس عن الوصول إلى المراكز التجارية في شارع صلاح الدين والبلدة القديمة ، ولم يعد يصل إلى المدينة الآلاف من سكان الضفة الغربية الذين اعتادوا الوصول إليها لتأدية الصلاة في الحرم القدسي ، واستغلال تلك الفرصة للتسوق ، لقد طرأ انتعاش محدود على أسواق القدس الشرقية خلال العام الأخير ، لكن "السياحة الداخلية العربية " التي شكلت جزءاً مركزياً من القوة الشرائية في أسواق القدس الشرقية انخفض بصورة حادة. وأوشكت الفنادق في القدس الشرقية على الانهيار في السنوات الأخيرة ، كما أوشكت على الانهيار أيضاً شركات الحافلات والخدمات السياحية ، وأعربوا في "معهد القدس" عن اعتقادهم بأن بعض الخدمات في المدينة ستتهار بصورة نهائية وخصوصاً مستشفى المقاصد الخيرية الذي يخدم وبصورة رئيسية الفلسطينيين الذين يقطنون خارج القدس ، ومستشفى أوغستا فيكتوريا (المطلع) الذي يخدم وبصورة رئيسية اللاجئين في المنطقة. ويعاني مستشفى المقاصد الخيرية من أزمة مالية سيئة جداً ، أما "المطلع" فيتلقى دعماً من وكالة غوث اللاجئين، وما زال صامداً من الناحية المالية ، ويقع المستشفيات في المشارف الشرقية للمدينة قرب حدود البلدية ، ويقترح الذين صاغوا التقرير دراسة إمكانية تعبيد شارع من منطقة الضفة الغربية إلى المستشفيات لتسهيل دخول سيارات الإسعاف والمرضى إليهما .

#### 7-4-8 إسرائيل قمحي ومايه حوشان وأمنون رمون :

ويتابع (إسرائيل قمحي) (ومايه حوشان) (وأمنون رمون) منذ سنوات طويلة ما يجري في القدس الشرقية ويقترحون على مبلوري السياسة الإسرائيلية عدم تجاهل حقيقة كون القدس الشرقية مركزاً تجارياً وثقافياً واجتماعياً للسكان الفلسطينيين في الضفة الغربية ، ويقولون أن العلاقة وطيدة جداً بين القدس الشرقية ومدينتي الخليل وبيت لحم ، ويعتقدون بأن " فكرة المغناطيس المضاد" التي تحاول إضعاف الترابط بين سكان المنطقة والعرب في القدس ، ما زالت مصطنعة ولن تتجح على المستوى القريب .

ويقولون : "القدس مدينة مركزية لمنطقة ضواحي تتكون من حوالي مليون ونصف المليون ساكن ، أكثر من نصفهم من الفلسطينيين ، ويشكل الفلسطينيون في المدينة نفسها أكثر من ثلث سكانها ، ومن الصعب جداً التسبب بإلغاء شبكة الضواحي أو استبدالها ، كما من الصعب إلغاء الارتباط الثقافي والديني والاجتماعي الفلسطيني بالمدينة . وورد في تقريرهم : " إضافة لذلك من أين بالإمكان الحصول على مصادر لبناء شبكة الخدمات البديلة عن تلك الموجودة في القدس ؟ وكم عاماً سيستمر ذلك ؟ وإذا نجحت سياسة القطب المضاد وتطورت في القطاع الغربي بؤراً مدنية بديلة ، تتجح باجتذاب السكان والخدمات ، فقد يتوافق هذا مع السياسة الإسرائيلية قصيرة المدى ، لكن على المدى البعيد ستخسر القدس اقتصادياً واجتماعياً ، إذ أن مدينة كبيرة سيحكم عليها بالضعف في حال فقدانها ضواحيها " . ويستوجب الحل الذي يوصي به الخبراء بأن على الحكومة اعتماد إستثمارات مالية كبيرة : إيجاد مصادر عمل في القدس الشرقية واستخدام عمال منها في القدس الغربية ،



وإعطاء السكان تمثيلاً في المؤسسات البلدية وخصوصاً اتباع سياسة مرنة على المعابر في الجدار الذي يحيط بالقدس بهدف محاولة الحفاظ على الارتباط بين القدس وسكان الضواحي المحيطة بها .

#### 7-4-9 مثير مارغليت :

أما (مثير مارغليت 2003) عضو المجلس البلدي عن حركة (ميرتس) عضو نشيط في اللجنة الإسرائيلية لمعارضة هدم البيوت ، فقد قام بنشر مقالة في (هأرتس) تحت عنوان " هكذا تهجر بلدية القدس الفلسطينيين من المدينة " ، والمنشورة مترجمة في صحيفة القدس صفحة 2 بتاريخ 2006\2\18 :-  
العوائق والعقبات التي وضعت في طريق حصول العائلات العربية على رخص بناء في القدس ، وضعت بالأساس بهدف الضغط على هذه العائلات لكي تترك القدس " بإرادتها " وذلك بسبب الخوف من ذلك " المارد الديمغرافي " ومن خلال استهداف سياسة " تهويد شرقي القدس " وذلك لمنع إمكانية التوصل إلى أي تسوية .  
فمشكلة هدم المباني في جوهرها سياسي وخصوصاً أن " نوي القبعات " هم المتسلطون في البلدية وهم الذين لا هم لهم إلا جعل حياة المواطن العربي مرة وصعبة ، وذلك على أمل أن يقرر هؤلاء في يوم من الأيام أن يتركوا المدينة ويخرجوا منها طوعاً .

#### 7-4-10 وفي خبر منشور في جريدة القدس الصفحة الأولى بتاريخ 2006\3\24 :

قال (مثير مارغليت 2003) أن الحكومة الإسرائيلية تقوم بعملية تطهير عرقي في القدس الشرقية وهي سياسة كان ينتهجها (اولمرت) عندما كان رئيساً لبلدية القدس. وأكد أيضاً أن 70% من سكان شرق القدس الفلسطينيون يعيشون تحت عتبة الفقر ، وأن البلدية لا تسخر عليهم من ميزانيتها سوى 10% رغم أنهم يمثلون 33% من سكان المدينة. حيث قام مثير مارغليت بإجراء بحث لمركز القدس للحقوق الاجتماعية والاقتصادية تحت عنوان " تمييز عنصري مزمن " : استخدم فيه هذا الباحث الأرقام الإحصائية لتوضيح سياسة التهجير التي تقوم بها بلدية القدس ضد المقدسيون العرب . (مثير مارغليت 2003 )

#### 7-5 الاستنتاجات :

هذه المقالات والشكاوي والتي شملت مقالات لبعض الفلسطينيين وبعض اليهود حيث أن بعضهم مع سياسة البلدية ، والبعض الآخر ضد هذه السياسة ، وشكاوي المواطنين الفلسطينيين المسلمين والمسيحيين الذين يتعذبون بأسواط مخطوط بلدية القدس ، تثبت بشكل صريح وواضح أن كل الصعوبات والمشاكل الاجتماعية والاقتصادية والمواصلاتية وغيرها هي ليست أكثر من مجرد سياسة وضعها مخطوط بلدية القدس لجعل حياة المقدسيون جحيماً لا يطاق ، استخدم فيه مخطوط البلدية جميع نظريات التخطيط التي وجدت لخدمة مصلحة وازدهار الإنسانية بطريقة وضيعة لتهجير شعب عن أرضه وأرض أجداده ، وإحلال مستوطنين مستجلبين من أصقاع الأرض في أماكنهم. فكل ما ذكر في هذه الرسالة عن المواصلات لم يكن إلا جزءاً من مخطط كبير

لتهجير سكان البلدة القديمة ومحيطها عن بلدتهم ، من أجل الاستيلاء عليها نقيّة نظيفة من سكانها العرب من أجل إقامة هيكلهم ، كما صرح به علانية رئيس بلدية القدس في العرض العلني للخطة 2000 بحيث أن هدف إقامة الهيكل هو أسمى أهداف تلك الخطة .

وكل العوامل التي ذكرت في هذا الفصل بالإضافة لسياسة البلدية في المواصلات ، إنما تحقق نظرية (Vonwright)) والذي يقول بها : أنه إذا كان أي سبب من مجموعة أسباب مثل ( سياسة المواصلات ) يكفي لإجبار سكان البلدة القديمة على تركها فإن هذه الأسباب ( المواصلات ، الاقتصاد ، القلق الاجتماعي ) مجتمعة سيؤدي في النهاية لجعل هجرة أبناء البلدة القديمة ومحيطها لمنطقتهم أمراً حتمياً ، وهذا ما عبر عنه تجار البلدة القديمة الذي ورد سابقاً ، هذا ما يهدف إليه مخطوط البلدية ، ومن ورائهم حكومتهم ذات الطابع العنصري والتي ترغب في اعتبار المدينة المقدسة عاصمة أبدية للاحتلال .

## الفصل الثامن

### الاستنتاجات والتوصيات

النقاش الذي تم في مراحل البحث المختلفة سلط الضوء على التغييرات العمرانية التي تجري في ضواحي القدس ، وذلك من أجل تحقيق هدف البحث الرئيسي في إدراك أهداف السياسات التي يتبناها مخطوطو البلدية ، والوسائل التي يستخدمونها من أجل تحقيق تلك الأهداف ، والتي تتماشى مع العديد من النظريات المستخدمة في إدراك وفهم التغييرات العمرانية المرتبطة بالتغييرات الفيزيائية في البيئة العمرانية ، والتي تمكن المخططون أيضاً من إعادة صياغة وتشكيل سلوك المواطنين المقدسيون عن طريق التأثير على اختيارات الناس العقلانية والاجتماعية .

وهذه التغييرات التي أحدثها مخطوطو البلدية برزت من خلال :

1. ظهور ونمو مراكز عمرانية في جميع البلدات المحيطة في البلدة القديمة ومحيطها ، حيث أصبحت كل بلدة مركزاً مكتفياً ذاتياً في جميع النواحي الدينية والصحية والتعليمية والاقتصادية والترفيهية والرياضية .
2. تشتت البلدة القديمة ومحيطها بتقليل حركة المشاة والمواصلات فيها عن طريق وضع الصعوبات والعراقيل ، وبناء الجدار والذي حد بشكل كبير من قدرة ورغبة سكان الضواحي بالوصول للبلدة القديمة ومحيطها ، وبالتالي تقليل قيم التكامل لها ، مما أدى لانتشار القلق الاجتماعي والجريمة في البلدة القديمة والذي خلق رغبة لدى الكثير من ساكني البلدة القديمة لمغادرتها .
3. إضعاف القدرة الاقتصادية للبلدة القديمة وذلك عن طريق :

1- الضرائب المفروضة على أصحاب المحلات التجارية .

ب- عدم قدرة الزبائن للوصول للمحلات التجارية .

ج- عن طريق إضعاف القطاع السياحي الذي كانت تمتاز به البلدة القديمة بالتوصية الداعي للحركة السياحية .

وكل هذه التحولات والتغييرات العمرانية التي تجري في محيط البلدة القديمة ومحيطها والبلدات المجاورة هي نتيجة للخطة المتلاحقة التي تنفذها البلدية بعد أن يضعها مخطوطوها من أجل تفريغ البلدة القديمة من سكانها العرب ، وزيادة عدد سكانها اليهود فيها ، حيث تقول (Tarki) في محاضرتها في ((UPID في جامعة بير زيت أن السياسات الإسرائيلية تهدف لتدمير البلدة القديمة كمركز لحياة الفلسطينيين (Tarki, 2005) . و كما قال (أمير حيشن) وهو مستشار رئيس بلدية القدس للشؤون العربية سابقاً حيث يقول : أن سياسات البلدية لها هدفان أساسيان :

1. تحقيق زيادة سريعة لسكان البلدة القديمة من اليهود .
2. إعاقة نمو وزيادة السكان الفلسطينيين فيها وإجبارهم على بناء منازلهم في أماكن أخرى .

ويضيف (أمير حيشن) أن الحياة المزرية والكثبية التي يعيشها الفلسطينيون في القدس هي نتيجة لسياسة تتبعها بلدية القدس (Cheshin,1999). وهذه السياسة التي ظهرت بوضوح وعنصرية ووقاحة في الخطة الهيكلية 2000 في :-

1. المحافظة على ديمغرافية القدس لتشمل 30% عرباً و 70% يهوداً .
2. تحديد البناء في شرق القدس من خلال الإيحاء بأنه إذا لم يجد المقدسيون بيوتاً للسكن فيها فإنهم سيحددون النسل ليتناسب مع عدد البيوت التي يملكونها ( مؤير مارغليت، 2003 )
3. تحقيق جميع الظروف المناسبة لليهود ليمسكوا بالسكن في القدس وعدم الهجرة منها ، مثل الإغداق الاقتصادي ( ندف شرغاي- بند 1-4-7 ).
4. تحويل القدس لمنطقة صناعية تكنولوجية متقدمة ، وجلب مؤسسات حكومية عديدة إليها ، وتخفيض أسعار المساكن من أجل تشجيع اليهود من المدن الأخرى للسكن في القدس (2000) ومن كل هذا وغيره يظهر أن التحولات والتغييرات العمرانية التي تجري هي ليست وليد صدفة أو تطور طبيعي، ولكن نتيجة لسياسات تمتلك كل الإمكانيات لإحداثها ويساعد على ذلك :
1. غياب سلطة تعمل على خدمة القدس والبلدة القديمة وتحيطها برعايتها .
2. عدم وعي وإدراك المواطنين لهذه السياسات التي تخفى عليهم ، وتصرف المواطنين حسب العقلايات التي تحقق مصالح الأفراد بدون إدراك المخاطر التي تختفي وراء ذلك .
3. الإمكانيات المادية الهائلة والقوة الضخمة التي تعمل على تنفيذ هذه السياسات سواء من الناحية القضائية أو الناحية التنفيذية .

## التوصيات

- نتيجة لعدم وجود سلطة ترفع وتدعم المواطنين المقدسيون ، وتهتم بأمرهم وتخطط لمصلحتهم ، ونتيجة لوعي البلدية ومخطوطها لأي فعل منظم ومخطط ومعاكس لخطتهم وقدرتهم على إحباطه ، فإن من أهم التوصيات التي خلص إليها البحث هي :-
1. زيادة وعي المواطنين لهذه السياسات ، بحيث تصبح تصرفاتهم ومن خلال هذا الوعي ناتجة عن المصلحة الجماعية ومصلحة البلدة القديمة وغير متأثرة بالعقلايات الأخرى .
  2. إن كان هناك مفكرون يهود يدعون لإغداق الاقتصاد على السكان اليهود مع كل الإمكانيات المتوفرة لهم ، فالأولى إن كان هناك من يهتم لأمر القدس والمسجد الأقصى أن يساعدوا سكان القدس الذين يصرخون بأعلى أصواتهم بأن الوجود العربي في البلدة القديمة في خطر ، بأن يساعدوا هؤلاء السكان اقتصادياً لتمكينهم من الاستمرار في التواجد والبقاء .
  3. تشجيع المواطنين المقدسيون وزيادة وعيهم لطرق مواصلات بديلة مثل المشي.

4. دعم شركات الحافلات العربية من أجل زيادة الحافلات بصورة حقيقية لجعلها أكثر مصداقية وثقة ونجاعة لتشجيع الناس على استخدامها .

5. القائمون على شركات الحافلات حالياً هم أصحابها ، والذين - وحسب المقابلات - معهم غير مختصون في مجال إدارة وتخطيط المواصلات العامة ، فهذا البحث يوصي بأن تتشارك هذه الشركات مخطوط مواصلات بحيث يستطيعون وعن طريق التخطيط الناجح إدارة هذه المواصلات بالإمكانيات المتوفرة لها بصورة أكثر نجاعة وأكثر فعالية ، فكما تقول الخطة الهيكلية 2000 لبلدية القدس فجزء كبير من مشاكل المواصلات ناتج عن الفشل في إدارتها .

6. جزء كبير من عدم نجاعة المواصلات ناتج عن عدم وجود محطات معروفة ومصممة بشكل علمي لتحميل وإنزال الركاب ، وهذا الجزء من الممكن حله ببساطة.

ومن المواضيع التي يوصي هذا البحث بإجرائها :

1. أبحاث لمصلحة شركات الحافلات لإيجاد نقاط الضعف وتلاشيها ، وكذلك استغلال كافة نقاط القوة فيها لزيادة فعالية ونجاعة المواصلات العامة وزيادة ثقة الجمهور بها .
2. أبحاث على الوضع الاقتصادي للبلدة القديمة لا يكون هدفها وصف الوضع ، ولكن البحث عن نقاط القوة في هذا المجال لدعم الوضع الاقتصادي لهذه البلدة .
3. أبحاث على الوضع التعليمي المتدهور في القدس لأن زيادة جودة التعليم سيؤدي بالتالي لخدمة مصلحة القدس ومحيطها .
4. دراسات تشمل الأوضاع الاجتماعية في البلدة القديمة ومحيطها وبلداتها تناقش القلق الاجتماعي والجريمة، ويكون هدفها رفع جودة الحالة الاجتماعية ليزداد الناس تشبهاً بالبلدة القديمة .

## المراجع العربية:

1. الخطة الهيكلية- القدس 2000- التقرير رقم 4
2. الخطة الهيكلية- القدس 2000- التقرير رقم 2
3. أحمد عزت راجح ، أصول علم النفس ، 1975 .
4. أحمد خالد علام- تخطيط المدن 1998
5. محمد أحمد عبدالله – تاريخ تخطيط المدن – أكتوبر 1981
6. جميل عبد القادر أكبر – عمارة الأرض في الإسلام- الطبقة الثانية 1995
7. الرفاعي، أحمد حسين- مناهج البحث العلمي 1998
8. العواملة، نائل حافظ- أساليب البحث العلمي 1995
9. جهاد عبد الغني الذياب – أفكار في العمارة والتصميم الحضري ، 2000 .
10. المعهد العربي لإنماء المدن، تخطيط المدينة العربية 1989
11. ربحي مصطفى عليان، عثمان محمد غنيم – مناهج وأساليب البحث العلمي- النظرية والتطبيق- الطبقة الأولى 2000
12. عارف العارف- المفصل في تاريخ القدس- الطبقة الثالثة- كانون ثاني 1992
13. كتاب الإحصاء السنوي لمدينة القدس رقم (20)، 2002- 2003
14. مثير ماغليت ، بحث لمركز القدس للحقوق الاجتماعية والاقتصادية تحت عنوان " تمييز عنصري مزمن " 2003

## المراجع الأجنبية

- Akkelies Van Nes. Road Building and Urban change. Printed by wergeland -1  
Grafisk al, Porsgrvn 2002
- Ghosh and S.L. McLafferty. Location Strategies for Retail and service firms. -2  
P.C. Health and company, Lexington, Massachusetts, Toronto, 1987
- Al-sayyad, Nezar: (space in an Islamic city: some Urban Design patterns), Journal of-3  
Architectural planning research. Vol.4.1987
- A. Rossi. The architecture of the city. MIT press, Cambridge, Massachusetts, 1983 -4
- Attoe, Wayne: skylines: understanding and modeling Urban -5  
silhovettes1999
- B.Hiller and J.Hanson. The social logic of space. Cambridge university press, 1984 -6
- Cheshin, A. Hutman, B Melamed, A 1999. Separate unequal- the Inside story of the -7  
.Israeli Role in East Jerusalem. United state: presidents Fellows of Harvard college
- C. sitte. The art of building cities. Reinhold Pub. Corp, new York, 1979 -8
- Gans, H. 1972. people and plans. New york: Harmondsworth, Pengvin -9
- Geddes, Patrick: cities in Evolution, London 1915 -10
- G.H. von wright. Explanation and understanding. International library of Philosophy -11  
and scientific Method, Lowe, Brydone Ltd, London, 1971
- Gruen, v. 1964, The hart of our cities. New York: Simon and Schuster -12
- H. Lefebvre. The production of space. Blackwell publishers Ltd. Oxford, 1991. -13  
Translated by Donald Nicholson- Smith
- Yin, R.K. case study research: Design & methods. Newbury park ,CA:sage1984 - 14
- K.R.Popper.Objective Knowledge: an evolutionary approach. Clarendon, oxford, -15  
1974
- Lynch, k. 1960. The image of the city. Cambridge, mass: MIT -16
- M. Castells. The rise of Network society. Blackwell publishers ltd. Oxford, 1996 -17
- M.P. Conzen. The study of Urban form in the United states. Urban morphology, -18  
2001
- Pressouyre, L. 1999.Jerusalem, the Implementation of 29c/ Resolvtion 22. on the -19  
safe guarding of Urban & monumental Heritage of Jerusalem. UNISCO
- Rapoport, Amos: human Aspects of urban form, pergamon press, oxford, 1977 -20
- Sitte, Camille, The art of building cities, Reinold publishing core, New yor, 1945 -21
- Tellis, W.1007. Introduction to case study, The Oualitative report, 3 (2)1997 -22
- The international cooperation, 2003. Envisioning the future of Jerusalem. Jerusalem: -23  
Al manar press
- Walker, Robert. A. urban function in Urban Government- 1950 -24
- W. Alonso. Location Theory. In J. friendman and W. Alonso, editors, regional -25  
development and planning: areader, M.I.T.press, 1964
- Wheatly, Paul, levels of space Awareness in the traditional Islamic city is Eskistics , -26  
vol, 42, 1976

- .welfare Association.2004. Jerusalem Heritage & life. Jerusalem Al-Sharq press-27
- .Taraki,L.2005.Lecture in UPLD.Palestine: Birzeit University -28
- 29- Alexander .A city is not a tree . Design Magazine , 1966 .
- 30- Choay . The Modern City : Planning in the 19<sup>th</sup> century . Studio Vista London, 1969.
- 31- M.P. Conzen .The study of urban form in the united states. rban Morphology,2001.
- 32- Durkheim . The division of labour in society . Macmillan Press , London , 1984 .
- 33- Company , Lexington , Massachusetts , Toronto , 1987 .
- 34- Hillier, A. Penn, J. Hanson, et al . Natural movement : or , configuration and attraction in urban pedestrian movement . Environment and Planning B: Planning and Design 1993 .
- 35- Hillier . C ities as movement economies . Urban Design International , 1996.
- 36- Hillier . The theory of the city as object or how spatial laws mediate the social construction of urban space . In J. Peponis, J. Wineman , and S. Bafna, editors, Proceedings space Syntax . 3<sup>rd</sup> International Symposium , Atlanta,2001 .
- 37- L. Marcus . Architectural Knowledge and Urban from . The Functional Performance of Architectural Urbanity. PhD thesis, Kungl. Tekniska Hogskolan, Stockholm,2000



## الملاحق

- ملحق (1) النواحي الاجتماعية والاقتصادية والثقافية لشرق القدس  
ملحق (2) أعضاء على عمل جمعية السفريات الموحدة في القدس شركات وطنية فلسطينية قديمة تعمل وفق القوانين الإسرائيلية :  
ملحق (3) تحويل ملعب المطران إلى موقف للسيارات يعرق تواصل بطولة أبو جهاد  
ملحق (4) " الترامواي " الذي سيثبت ضم القدس  
ملحق (5) إعلان شركة باصات جبل المكبر

## ملحق (1) النواحي الاجتماعية والاقتصادية والثقافية لشرق القدس

مأخوذة من بحث مشير ماغليت " تمييز عنصري مزمن " الذي أجراه لمصلحة مركز القدس للحقوق الاجتماعية والاقتصادية سنة 2003  
ديمغرافية القدس :-

عدد السكان حسب مصادر مختلفة

المصدر	مجموع السكان	يهود	عرب
المكتب المركز للإحصاء ( معطيات عام 2001 )	670000	%66.3-444.300	%33.58-225.400
السجل السكاني في وزارة الداخلية(معطيات تموز 2002)	740.366	%65.3-486.480	%34.7-240.721

ولك بنظرة عميقة إلى الأرقام الواردة في المعطيات تكشف عن النقاب عن مجريات ديمغرافية هامة جداً ، ففي حين تصل نسبة العرب في شرق القدس إلى حوالي 33% فإن نسبة الأطفال العرب في شرق القدس حسب تقارير الإحصاء السنوي ما بين صفر إلى عشرة سنوات ( 5-15 ) تصل حوالي 4% من مجموع الأطفال حسب الكتاب السنوي للإحصاء لمدينة القدس ، وبحسب ذلك فإن نسبة العرب ستصل عام 2010 إلى حوالي 42% . وهذا يدل على أن نسبة السكان العرب في شرق القدس مستمرة في الارتفاع بالرغم من تجاهل هذه الأرقام وجود عشرات آلاف العرب في شرق القدس يعيشون في المدينة بدون بطاقات هوية زرقاء ، وحتى لو لم تعترف هذه الإحصائيات بوجودهم إلا إن العرب واقعياً سيشكلون أغلبية مطلقة في المدينة خلال عقد من الزمن (مثير مارغليت - في بحثه تميز عنصرى مزمن - وهو عضو مجلس بلدي عن حركة ميرتس في بلدية القدس).

#### التركيبة الاجتماعية والاقتصادية لسكان شرق القدس :

فالمستوى الاجتماعي والاقتصادي لسكان شرقي القدس منخفض نسبة إلى السكان اليهود في غربي القدس ، حيث يعيش معظمهم تحت خط الفقر وتنسم حياتهم بالعوز والتواضع والأطر العائلية الداعمة هي التي تساعد في إخفاء مظاهر الجوع وانعدام المأوى ( مثير مارغليت 2003 ) .

#### أبعاد الفقر في القدس

المجموع في إسرائيل	المجموع في القدس	يهود	فلسطينيون
عائلة	%18	%26	%18.80
نسمة	%19.50	شيكل -203.800 33.3%	شيكل -91.100 21.7
أولاد في جيل 18	%26	شيكل -104700 42.5%	شيكل -45200 28.9
			شيكل -120000 57.7
			شيكل -59500 68%

استثمارات المياه والمجاري

مجال المياه آلاف الشواكل

المجموع	مشترك	القدس الغربية	القدس الشرقية	مياه
9609		7706	1903	توسيع الشبكة
8427		7941	486	استبدال الشركة
8875		8854	21	إقامة مجمعات مياه ومنشآت
435	435			معدات تشغيل وصيانة
792	792			تخطيط، أبحاث وحوسبة
801	801			ترميم مباني ومنشآت
2351		2039	313	نفقات متفرقة
31291	2028	26540	2723	مجموع الاستثمارات على المياه

مجال الصرف الصحي والمجاري (آلاف الشواكل)

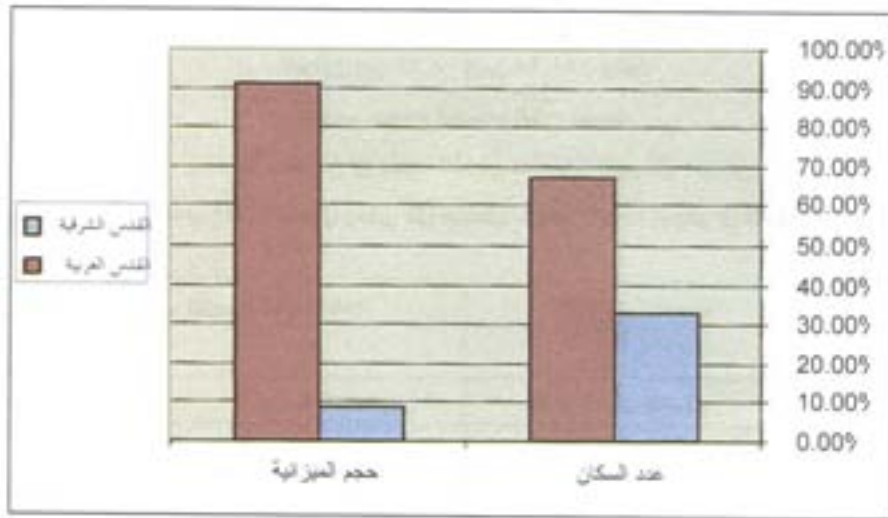
المجموع	مشترك	القدس الغربية	القدس الشرقية	صرف صحي ومجاري
2060		1014	1046	توسيع شبكة الصرف الصحي
1752			1752	توسيع شبكة القدس الشرقية
1935		1935		توسيع شبكة - الشوارع الرئيسية
416		385	31	استبدال شبكة قسم الطرقات
6077		5535	542	استبدال خطوط وتوسيع خطوط تصريف
3791		2695	1096	استبدال شبكة بتنفيذ ذاتي
5696		288	5408	استبدال وتوسيع خطوط
5550		2518	3023	استبدال شبكة تصريف

621	621			تخطيط وخطط
1405	1405			محطة ضخ ومنشآت صرف صحي
16268		16168	100	مجمعات
45571	2026	30537	13007	مجموع الاستثمار على المجاري والصرف الصحي

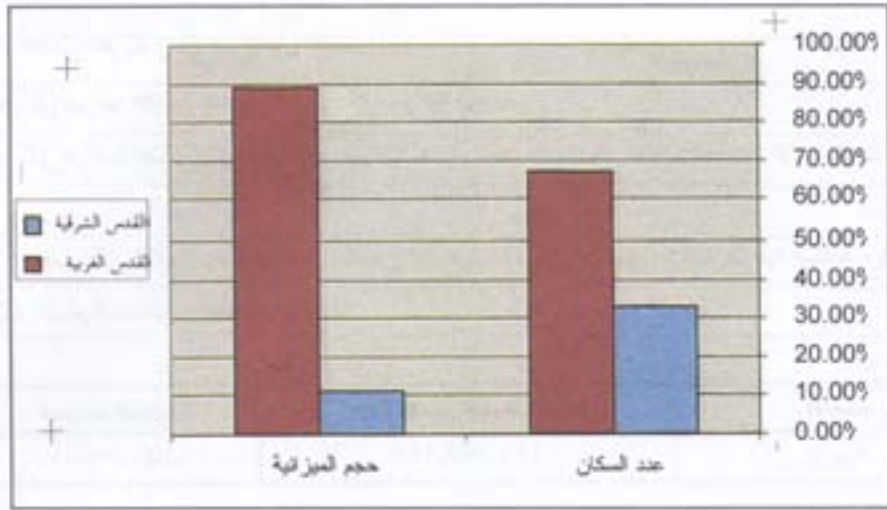
بالرغم من اقتراب مجال الاستثمار حسب الجداول أعلاه لنسبة 33% الذي هو نسبة السكان العرب في المدينة ، ولكن بنظرة متعمقة في الموضوع قراءة لما بين السطور أن هذه الاستثمار الكبير والذي تقوم به شركة الجيخون والتي هي شركة خاصة استثمارية تتبع هذه النسبة من كون شرق القدس يفتقر للبنية التحتية ويحتاج لاستثمارات هائلة في هذا المجال بالنسبة للجزء الغربي المغطى ببنية تحتية كاملة متكاملة . (مثير مارغليت 2003)

والرسمان البيانيان التاليان يوضحان نسبة الاستثمار الذي تقوم به بلدية القدس في شرق القدس بالنسبة لغربها .

رسم بياني



رسم بياني



أما الميزانيات غير العادية التي تصرف فهي موضحة في الجدول التالي :

النسبة	الميزانية غير العادية للقدس الشرقية 2000-1993	الميزانية غير العادية 2000-1993
%9	350133920	3948688000

النسبة بين الاستثمار في التطوير المادي لكل مواطن في القدس الشرقية في عدة قضايا:

بالنسبة لكل مواطن في القدس الشرقية	بالنسبة لكل مواطن في القدس الغربية	القدس الشرقية	القدس الغربية	
2448	710	87	680	شوارع (كم) <sup>20</sup>
2917	690	76	650	أرصفة (كم)
7362	447	45	1132	حدائق عامة
2809	743	76	650	شبكة مجاري (كم) <sup>21</sup>
643	347	62	1267	منشآت حدائق <sup>22</sup>
1294	95	170	4589	مقاعد في الحدائق
36600	1450	6	302	منشآت شرب في الحدائق

سياسة التخطيط والبناء في شرق القدس

في شرق القدس اليوم حوالي 35 ألف وحدة سكنية ( الخطة الهيكلية 2000 منها حوالي 32000 للسكن و 3700 تجارية ، وبلدية القدس تدعى أن مسكن منها هو غير قانوني ( الخطة الهيكلية ) وتدعي الخطة

بأن حوالي 1000 بيت جديد يبني في شرق المدينة سنوياً منها حوالي 20% مع رخصة والباقي بدون ترخيص .

السنة	طلبات لرخصة البناء	عدد التصاريح المعطاة
1999	366	235
2000	358	225
2001	218	191
منتصف 2002	65	53

أما هدف سياسة التخطيط والبناء في شرق القدس هو دافع سياسي واضح ومرتببط بقرار سياسي يهدف للحفاظ على التوازن الديمغرافي في القدس حتى لا ترتفع نسبة العرب فيها عن 30% من مجموع السكان فيحافظ اليهود على نسبة 70% .

والفرضية القائمة وراء هذه السياسة تنص على أن الطريقة لتقليص التزايد السكاني في القدس الشرقية هي عبر تضيق مساحة السكن للعرب ، حيث أنك إذا منعهم من البناء فإنهم سوف يرحلون عن المدينة ، ومثال على ذلك هي خطة البناء للمدينة 3000 لمنطقة بيت حنينا والتي كانت من المفروض أن تمكن من زيادة 17000 وحدة سكنية ولكنها رفضت من قبل وزارة الداخلية بدعوى أنها تتعارض مع سياسة الحفاظ على التوازن الديمغرافي للمجموعتين في المدينة لذا فقد قُلت إلى 7500 وحدة . ( مؤير مارغليت 2003 )

ولكن هذه السياسة لم تؤدي فقط إلى عدم تقليص عدد العرب في المدينة إلا أنها أدت لنتائج مخالفة لتوقعات السلطات الإسرائيلية ، فالعرب ليس أنهم لم يغادروا المدينة فحسب وإنما ازداد عددهم أثر سياسة إلغاء الإقامة الدائمة وسحب الهويات التي اتبعتها وزير الداخلية ايلي سويسا ، ونتيجة لذلك ظهرت موجة عظيمة من البناء غير المرخص ، وبهذا فالبناء غير المرخص هو عبارة عن رد على سياسة البلدية التي تضع العراقيل وتضعها أمام السكان العرب ، ولا مجال لذكرها هنا ، إلا أن هذه الصعوبات المتراكمة أمام السكان العرب في شرق القدس لم تستطع إيقاف البناء غير المرخص في شرق القدس لأن متطلبات الحياة أقوى من مراقبي البلدية فلم يعد يهم العرب الدعاوى القضائية والمخالفات فكل ذلك لم يردع العرب من البناء غير المرخص رغم أنف رئيس البلدية . ( مؤير مارغليت 2003 )

## قطاع التعليم

### التقسيم الداخلي للجهاز البلدي

رياض أطفال	روضة 100	طفل في 2842
تعليم أساسي	صف 528	طالب في 17008
ثانوي	صف 338	طالب في 10609
تعليم خاص	صف 63	طالب في 548

توزيع ميزانيات التعليم لمناحي القدس الشرقية

البند	القدس الغربية \ 135352 اطالب	القدس الشرقية \ 29183 اطالب
رياض أطفال	شيكل 88011722	شيكل 8287000
ابتدائية	شيكل 1213038567	شيكل 23887000
إعدادية	شيكل 102397350	شيكل 43102000
تعليم خاص	شيكل 73741611	شيكل 15333000
ترميمات	شيكل 28611647	شيكل 1200000
تعليم اجتماعي	شيكل 6759000	صفر
أخصائيون نفسيون <sup>25</sup>	شيكل 12291465	شيكل 819431
تأمين <sup>26</sup>	شيكل 2409862	شيكل 519587
إدارة ( 17.56% ) <sup>27</sup>	شيكل 68415293	شيكل 10891597
متفرقات ( 17.56% )	شيكل 3934038	شيكل 838065
الاستثمار لكل طالب	شيكل 3765	شيكل 3593

أما بالنسبة لضريبة الأرئونا :

- فالعرب يدخلون لميزانية البلدية مبلغ 99.8 مليون شيكل سنوياً .
- ومبلغ 2979466 شيكل ضريبة تحسينات .
- ومبلغ 2602977 شيكل رسوم بناء.
- ومبلغ 1272215 شيكل غرامات بناء .
- عدا عن مخالفات السيارات .

ملحق (2) أضواء على عمل جمعية السفريات الموحدة في القدس شركات وطنية فلسطينية قديمة تعمل وفق

القوانين الإسرائيلية صفحة 15 بتاريخ 5/4/2006:

أكد رئيس الإتحاد العام لنقابات عمال فلسطين ونقابة عمال النقل البري والميكانيك أحمد شقير وعضوا النقابة طلال أبو سارة ووليد الشويكي ورئيس جمعية السفريات الموحدة في القدس عمر الخطيب ، أن شركات السفريات الموحدة في القدس هي شركات وطنية فلسطينية ليست تابعة لوزارة المواصلات أو بلدية القدس الإسرائيلية ، ولكنها تعمل وفق قانون الوزارة ، وبلدية القدس قامت باستئجار إحدى المحطتين المركزيين

للباصات من دائرة الأوقاف الإسلامية ، وقال أحمد شقير إن من أولويات عمل شركة الباصات الوطنية في القدس هو توفير الراحة للمواطنين والسائقين ، ونرفض قيام بعض السائقين بالإساءة في معاملتهم للمواطنين ، وعلى كل مواطن يواجه أية إساءة التوجه بالشكوى للشركة أو الإتحاد العام للنقابات ، كما أن على السائق التوجه للاتحاد والنقابة لمعالجة مشاكله .

وأضاف أن أي خلل نحن على استعداد لإصلاحه فالأطراف الثلاثة تهما بنفس القدر ، المواطن والسائق والشركات ، فهم شركاء في المصلحة العامة مؤكداً أن هناك تعاوناً وثيقاً بين الاتحاد والنقابة وجمعية السفيات الموحدة ، وعقدت بينهم عدة جلسات لمنح السائق حقوقه ، ودار الحديث عن وضع اتفاقية عمل موحدة تنظم العلاقة بين السائق وصاحب العمل .

من جانبه أوضح رئيس جمعية السفيات الموحدة عمر الخطيب أن جميع الشركات العاملة في الجمعية هي شركات وطنية موجودة منذ عشرات السنين ، ومنها شركة باصات جبل الزيتون موجودة منذ عام 1933 . وقال لقد حافظنا على هذه الشركات على مر السنين وطورناها لخدمة المواطنين ، وقد عملت في أجواء الانتفاضة الأولى رغم كل الظروف والتحديات على توفير المواصلات للمواطنين خاصة في السنوات الخمس الأولى من الانتفاضة ، وقد كانت تتقاضى حينها أجره الراكب شيكلاً واحداً ، وبعد عمل سيارات الفورد ترانزيت على الخطوط تدمرت الشركات .

وأضاف لقد توجهنا لوزارة المواصلات الإسرائيلية بعد مرور نحو عشرون عاماً على دمار هذه الشركات التي كان عددها 12 شركة وطلبناها بدعم الشركات كونها مسجلة في إسرائيل كبقية الشركات العاملة ، بهدف إصلاح وضع المواصلات العامة شرقي القدس وترتيبها وكذلك شركات الباصات والحفاظ عليها . و أبرمت اتفاقية معها في تاريخ 2004\1\1 تلتزم فيها جمعية السفيات الموحدة بقوانين وزارة المواصلات ، كذلك تلتزم الوزارة بدعم الشركات .

وأوضح أن أول صفقة جرت بين الجمعية والوزارة حصلت من خلالها شركات الباصات على 50 باصاً صغيراً موزعة على 12 شركة بدعم من الوزارة لكل باص "28" ألف شيكل ، والباقي تحملته الشركات كديون للشركات التي صنعت الباصات على فترة ثلاث سنوات .

وفي عام 2005 حصلت الجمعية على دفعة ثانية بحدود 50 باصاً ومساعدة لكل باص بقيمة "137" ألف شيكل والبقية ديون على الشركات للمصنع .

وفي عام 2006 حصلت الشركات على دعم آخر وهو 43 باصاً صغيراً موزعة عليها بمساعدة لكل باص بمقدار "160" ألف شيكل والبقية ديون .

الخطيب قال : الشركات تعمل منذ 2004\1\1 من أجل سداد ديونها والمحافضة على بقائها في القدس ، علماً أن الجمعية مسجلة في إسرائيل للحصول على حقوقها وفق سجل الجمعيات .



وأوضح أنه أضيفت للشركات الـ 12 خمس شركات جديدة بسبب عدم وجود خطوط لهذه المناطق وهي خطوط العيساوية وجبل المكبر ومخيم شغافط وامليسون وامليسون وصور باهر .  
وأضاف عمل شركات الجمعية كان بمثابة البداية لها بعد معاناة استمرت 20 عاماً ، فقد خرجت الشركات من الحضيض إلى الأحياء وكانت تضم ما بين 70 إلى 80 باصاً واليوم أصبحت تضم نحو 240 باصاً .  
وتطرق الخطيب إلى اتفاقية أبرمت بين الجمعية ووزارة المواصلات حول كرتات خاصة بالأطفال والطلاب والمسنين ، حيث يستطيع كل حدث يبلغ عمره من خمس سنوات إلى 18 سنة الحصول على كرت بسعر 17 شيكلاً ونصف الشيكال ، كذلك كبير السن المتقاعد والمرأة فوق سن الـ 60 والرجل فوق الـ 65 عاماً ، كذلك يوجد بديل آخر للمسن وهو تذكرة بمقدار شيكل وثمانون أغورة ، مع العلم أن ثمن هذه الكرتات يختلف لدى بعض الشركات التي تعمل على خطوط بعيدة ما بعد الحواجز العسكرية .  
وأضاف أن كافة الشركات منذ بداسة عملها وحتى اليوم لم تتلقى أي نسبة من وزارة المواصلات على الكرتات والتذاكر المخفضة ، كذلك تعمل من أجل الحصول على هذا الدعم .  
ولتوفير الراحة لجميع فئات المجتمع أصبحت الشركات تعمل منذ الصباح الباكر حتى الساعة التاسعة والعاشرة ليلاً ، وأصبح السائقون يعملون بنظام الفترتين ويرتدون لباساً موحداً .

وأكد الخطيب أن بلدية القدس ليس لها دخل في عمل الشركات ولكنها حصلت على ميزانية مقدارها مليون ونصف المليون شيكل من أجل تجديد محطتي الباصات وإقامة المظلات والحمامات فيها ، وقامت بتجديد واحدة والأخرى لم ينجز العمل فيها حتى الآن .

ونوه أنه يجب على المواطن والطالب الحفاظ على هذه الشركات الوطنية وباصاتها ، والابتعاد عن العبث بفرش وكراسي الباصات وتمزيقها ، لأن هذه الباصات تم شراؤها من قبل الشركات وحافظت عليها ، كذلك هي ملتزمة بدفع ضريبة الدخل والقيمة المضافة الـ 17 % والارنونا ، وتخصص وزارة المواصلات مراقبين من شركات خاصة يعملون على مراقبة الشركات وعمل السائقون حول الالتزام ببيع المواطن التذكرة أو الكرت والمحافظة على نظافة الباصات والتقيد باللباس الموحد وغيرها .

ودعا المواطنين إلى الشعور بالمسؤولية والانتماء تجاه هذه الشركات التي تخدمهم للمحافظة على وجودها كما أنه يعتاش من العمل فيها عشرات العائلات .

وشكر الخطيب وزارة المواصلات الإسرائيلية ومدير عام وزارة المواصلات ومراقب السير على الطرق لجهودهم المبذولة مع شركات الباصات .

### أحد أصحاب الشركة

وأكد رائد الطويل صاحب شركة باصات القدس "البيرة" رام الله على صمود وبقاء شركات الباصات رغم الصعوبات الكبيرة التي واجهتها للحفاظ على وطنيتها وفلسطينيتها .

وأعرب عن استعداد الشركة لاستقبال أي شكوى بقولة : أبواب الشركة مفتوحة لجميع المواطنين ، وكل مواطن يتعرض لأي مشكلة مع سائقي الباصات عليه تدوين رقم الباص وتقديم الشكوى لمتابعتها وعلاجها .

### عضو في الاتحاد العام للنقابة

عضو الهيئة العام في الاتحاد العام للنقابات ناصر إسكافي يعمل سائقاً على خط كفر عقب - قلنديا أشاد بدور وعمل السائقون منذ سنوات طويلة لشعورهم بالمسؤولية تجاه الشركات والمواطنين .  
وقال : لكن السائقون يعانون من عدم وجود نظام موحد وواضح ليلتزموا به ، فالسفرات الموحدة فقط موحدة بالاسم واللون ولكن ليس بالعمل ، ونحن نعمل وفق ما يفرضه علينا صاحب الشركة ، كذلك القانون الإسرائيلي يفرض على السائقون عدة قوانين عليهم الالتزام بها .

### سائق أحد الباصات

السائق غسان شويكي يعمل على خط كفر عقب / المطار قال : لكل إنسان طاقته واحتماله حتى لو كان سائقاً ، خاصة عند تعامله مع المواطنين الذين في كثير من الأوقات يجهلون القوانين المفروضة على السائق والشركات العاملة على الخطوط ، ويعتقدونها لا تتناسب مع حاجاتهم ، كذلك لا يستطيع السائق تلبية احتياجات المواطن في الوقت التي تتناقض فيه مع قوانين السير المعمول بها لدى وزارة المواصلات خاصة لدى نزولهم عند المواقف ، ودفعهم لثمن التذكرة أو الكرت ، مع العلم أن سائقي الباصات يعانون كالمواطنين من الحواجز الموجودة على مداخل مدينة القدس والتي تحول دون وصول الباصات في الوقت المناسب للمدينة .

### مواطن من المكبر

من جانب آخر المواطن محمد من جبل المكبر قال: يعمل على خط جبل المكبر رقم "5" نحو عشرة باصات ونعاني يومياً من تأخر الباصات وبالتالي نتأخر عن أعمالنا ، حيث لا يحضر للمنطقة سوى باص واحد كل ساعة أو ساعة ونصف الساعة وفي كثير من الأحيان يتوجه الباص إلى القدس ويعود للمنطقة بينما المواطن لا يزال ينتظر على قارعة الطريق .

وأضاف كذلك لا يسلك الباص سوى مسلك واحد علماً أن هناك أحياء تبعد عن الشارع الرئيسي ويقطنها عدد كبير من السكان الذين يضطرون إلى مشي مسافة تبلغ كيلو متر واحد للوصول إلى الشارع الرئيسي وبالعكس للمنزل ، وهي أحياء الفاروق والجعايبص وشقيرات ودار طلب وهناك تدمر كبير من الطلاب والمواطنين والعمال من مسلسل المعاناة اليومي الذي يشهدونه ، وقدموا عدة شكاوي للشركة ولكن دون تحريك ساكن ، وطالب الشركة بزيادة عدد الباصات لأنها لا تفي بحاجة السكان الذين يبلغ عددهم نحو 25 ألف نسمة ، وتنظيم سير الحافلات ووقتها وأن تلتزم بأوقات معينة لا تتعدى الربع ساعة أسوة ببقية المناطق .

### مواطن من الثوري

المواطن أبو عامر من حي الثوري قال: سكان المنطقة يعانون منذ شهرين من تحويل الشركة لخط سير الباصات من بئر أيوب إلى واد الرابية ، حيث يوجد من بئر أيوب حتى العباسية خمس محطات ، وأدى تحويل الخط إلى عدم وصول المواطنين لدى وصول الباصات للمنطقة المعتاد وإنما يتم إيصال المواطنين أثناء رجوع الباصات إلى منطقة القدس .

علماً أنه يوجد عند هذه المحطات أكبر تجمع للمدارس والمواطنين وتحويل الخط أدى إلى تأخير وصول الطلاب لمدارسهم والعمال لوظائفهم والمواطنين لمكان سكنهم ، ويذكر أن بعض شركات الباصات تفرض على السائقين عند العمل لديها توقيع ورقة تقرر عدم حصولهم على أتعاب نهاية الخدمة .

### ملحق (3) تحويل ملعب المطران إلى موقف للسيارات يعرق تواصل بطولة أبو جهاد صفحة 26 بتاريخ

22/4/2006

فوجئت اللجنة المنظمة لبطولة الشهيد أبو جهاد الثانية عشرة للأشبال والفرق المشاركة بالبطولة وأهالي اللاعبين الأشبال الذين أتوا لمشاهدة أطفالهم أن ملعب مدرسة المطران بالقدس الذي كان مقرراً أن تقام عليه مباريات المجموعتين الثانية والثالثة من البطولة المذكورة تحول إلى مرآب وكراج للسيارات مما دفع باللجنة المشرفة على البطولة وبعد الانتظار بعد صلاة الجمعة لمدة ثلاثة ساعات دون جدوى إلى تأجيل تصفيات المجموعتين إلى ظهر يوم السبت .

وقد أعرب إداريو ومدربو ولاعبو الفرق عن استيائهم واستنكارهم الشديدين لتحويل ملعب مدرسة المطران الذي خرج عمالقة الكرة الفلسطينية إلى كراج للسيارات الخصوصية والشاحنات الثقيلة وطالبوا الجهات والمؤسسات الرياضية الرسمية والأهلية بالقدس إلى التدخل الفوري لدى القائمين على الملعب للإبقاء عليه مفتوحاً طيلة أيام الأسبوع أمام الأندية المقدسية كونه بات المتنافس الوحيد للرياضيين المقدسيون وبالذات بعد جدار الفصل العنصري الذي يطبق على القدس ويجعل من الصعوبة بمكان على أندية القدس الوصول إلى ملاعب ضواحي القدس .

### ملحق (4) " الترامواي " الذي سيثبت ضم القدس صفحة 17 بتاريخ 20/4/2006

بعد الملف اللبناني - السوري ، وبعد الملف الإيراني ، وبعد ملف التعاون في مل يسمى عملية مكافحة الإرهاب . هل بدأت فرنسا تعود إلى الصف الأمريكي في ما يخص الملف الفلسطيني .

في الملف اللبناني لم تكن واشنطن أكثر حدة من باريس ، وبخصوص إيران كان "دوست بلازي" هو المتبرع بأكثر التصريحات عنترية ضد إيران ، لتأتي قبل أيام فضيحة استعمال طائرات "السي أي ايه" للمطارات الفرنسية خاصة مطاري "برست" "ولو برجيه" لنقل السجناء المختطفين من مختلف أرجاء العالم إلى سجون الوكالة في أوروبا الشرقية والغربية .

غير أن التحول إزاء فلسطين يتخذ شكل صفقة من نوع آخر ، صفقة يبدو فيها أن الدولة العبرية قد اشترت الموقف الفرنسي من خلال الاقتصاد .

ففي حين تعيش فرنسا أزمة اقتصادية كبيرة تقع في أساس الاختناق الاجتماعي والاحتقان السياسي ، جاءت إسرائيل تمد لها مشروعين ضخمين : الأول بقيمة بضعة ملايين من الدولارات ، والثاني بقيمة مليار وربع مليار دولار . وإذا كان الاتفاق الأول قد وقع وانتهى الأمر فإن الثاني يضل عصاه وجزره بيد الحكومة الإسرائيلية ، تضمن به عدم الشطط بالسياسة الفرنسية وربما تستعمله في التأثير على المعركة الرئاسية القادمة . وغير أن ما يهمنا نحن في الموضوع أن كلا المشروعين يهدفان إلى تثبيت الأمر الواقع بشأن الاحتلال والجدار وعلى الأخص بشأن القدس .

إذ أن دولة الاغتصاب وهي تعمل الآن على الإفادة من المرحلة التي يعيشها العالم والعالم العربي بشكل خاص لتثبيت واقع الاقتراع والضم للأرض المحتلة فإنما تضع في أول وسائل هذا التثبيت إنشاء شبكة قوية من طرق المواصلات عابرة من الطرق البرية تقليدية إلى شبكة من "الترامواي" ومن ثم "الاندرغراوند" .

أول هذه المشاريع هو شبكة "ترامواي" يبلغ طولها ثلاثة عشر كيلو متراً ، تمتد من المستوطنات إلى القدس وإلى حيفا ، بحيث تبدأ من "بيسكات زئيف" وتنتهي في حيفا عابرة "فرانش هيل" و "جبل هرتزل" وتقوم بعزل بعض المناطق الفلسطينية خاصة مخيم شعفاط الذي يضم 38 ألف فلسطيني . أما هدفها السياسي الأول فهو تثبيت واقع الجدار وتدعيم الضم في الضفة وإطباق السيطرة على القدس في سبيل تحقيق هدف القدس الكبرى ، وتحقيقاً لحلم "ثيودور هرتزل" بجعل القدس مدينة حديثة ، كما أعلن عند انطلاق المشروع عام 2004 وحدد له موعداً لدخول التنفيذ كي يكون جاهزاً عام 2008 .

القضية الخطيرة في عملية تنفيذ هذا المشروع أنه سيثبت على الأرض مسألة ضم القدس الكبرى ، إضافة إلى أراضي أخرى أقتطعها الجدار ، أما من سينفذه فشركتان فرنسيتان تنضويان تحت "كونسرتيوم" يحمل اسم "ستي باس" .

الشركتان هما "التسون وكونكس" وهما مرتبطتان بثلاث شركات إسرائيلية مقابلة تعهدتا بتسليم الشبكة جاهزة في الموعد المحدد ، ومن ثم ينص العقد على أن تحتفظ إحدى الشركتين ( مع شريكها الإسرائيلية بإدارته وتسييره لمدة ثلاثين عاماً ) .

من الجانب السياسي يعتبر هذا المشروع بالغ الخطورة خاصة فيما يخص القدس لأنه مساهمة رهيبية فيما نسميه إرساء الأمر الواقع على الأرض الفلسطينية . كما أنه من جانب آخر ينشئ تشابكاً فعلياً في المصالح بين دولة

عضو في مجلس الأمن وأساسية في السياسة الدولية ودولة الاحتلال ، خاصة وأن الفرنسيين سينفذونه وعينهم على المشروع الآخر الذي يلوح لهم به "شايوك" وهو شبكة مواصلات تشمل كل الأرض المحتلة وتبلغ كلفتها ما يزيد على المليار دولار .

ومن الجانب القانوني لا يمثل هذا القانون خرقاً للقوانين والقرارات الدولية من قبل إسرائيل فحسب ، وإنما من قبل الحكومة الفرنسية نفسها . فقرار مجلس الأمن رقم 465 لعام 1980 ينص على أنه لا يجوز للدولة أن تقدم أية مساعدة يمكن أن تستعمل في تنفيذ سياسة ضم الأراضي المحتلة ، ومثله قرارات محكمة العدل الدولية . وبما أن الحكومة الفرنسية تعرف جيداً ذلك فقد ادعت أن لا سلطة لها على القطاع الخاص غير أن الحقيقة أن الدولة تملك 12% من الشركتين المذكورتين وهي بذلك المساهم الأول في رأسمالها ، إضافة إلى أن رئيس الوزراء السابق "رافارين" قد تباهى في أحد خطبه خلال زيارته لإسرائيل بهذا المشروع الذي يجسد التعاون بين باريس وتل أبيب ، وأن السفير الفرنسي في إسرائيل "جيرار ارو" قد حضر مراسيم توقيع الاتفاقية في مكتب شارون نفسه في 17 تموز الفائت .

خطاب "رافارين" المذكور يثبت أن فرنسا لم تسكت عن الاتفاقيتين إلا وعينها على الاتفاقية الأخرى الكبيرة ، اتفاقية المليار وعلى مشروع آخر هو مشروع فيوليا في عسقلان المتعلق بتحلية مياه الشرب .

أما ردات الفعل العربية فشبه غائبة : محمود عباس أثار الأمر مع الرئيس الفرنسي ولمن من دون فائدة ، وناصر القدوة عبر عن قلقه وسائر العرب يغطون في نوم عميق لا يعكسه القلق لأنهم لو أرادوا لاستطاعوا مد الجزره والعصا إلى فرنسا وإلى أية جهة أخرى تقدم على ما أقدمت عليه . لذلك علق مدير "الكونسرتيوم" بأن الاحتجاجات التي نضمها بعض الأوروبيين ضد المشروع لن تكون أكثر من زوبعة في فنان ، لا تلبث أن تنسى .

وفي هذا الوقت يفرك المسؤولون اليهود أيديهم لنجاح الصفقة المزدوجة : شراء موقف فرنسي ، وتطبيق مقولة بيسمارك : لست أنا من وحد ألمانيا بل طرق المواصلات .

### ملحق (5) شركة باصات جبل المكبر

#### إعلان للجمهور الكريم

نعتذر عن إنزال الركاب من رأس العامود وحتى مدرسة الرشيدية ، وكذلك نعتذر عن إنزال الركاب عند الإشارة الضوئية المقابلة لمحطة الوقود ( قرب الحسبة )

وذلك بسبب مخالفات السير وسحب رخص السائقون المتكررة نتيجة ذلك حيث يمنع منعاً باتاً إنزال الركاب في المواقع المذكورين

وكل سائق مخالف يتحمل المسؤولية الكاملة عن ذلك

شاكرين لكم حسن تعاونكم

الإدارة

### عن التجار ... مشاكلهم وهمومهم

- فهؤلاء التجار يشعرون بالخطر الذي يتهدهم ، ويلمسون آثار الخطط المدروسة والمبرمجة والمنفذة من أجل تهجير سكان البلدة القديمة ومحيطها وإحلال يهود مكانهم ويلخصون ذلك بما يلي :-
1. إحصار التهويد ماض إلى الأمام ويهدد بقية البلدة القديمة .
  2. فقدان البلدة القديمة من القدس لهويتها العربية .
  3. أن قسم كبير من بيوتهم وحوانيتهم أصبحت ملكية جهات استيطانية يهودية والبقية يتهدها الخطر .
  4. يحدد هؤلاء التجار الفترة التي تمكنهم خلالها مقاومة ذلك ( مع تحفظ الباحث على الزمن الذي حدده لصمودهم ) .
- ويلخص هؤلاء التجار الأسباب التي تؤدي إلى ذلك بما يلي :-
1. الإهمال الرهيب لهذه المدينة واحتياجاتها .
  2. اللامبالاة إزاء مخططات التهويد المدروسة التي تقوم بها مؤسسات وحركات استيطانية كبيرة ذات إمكانيات مالية وتنفيذية ضخمة تؤهلها للنجاح بشكل فعال وحقيقي في حين أن لا حول ولا قوة لهؤلاء التجار .
  3. مساهمة ذوي النفوس الضعيفة من جانبنا في هذه الهجمة والمساعدة على تفريغها من معالمها العربية .
- ويصور هؤلاء التجار مشهد البلدة القديمة بما يلي :-
1. خمسة من كل ستة حوانيت مقفلة .
  2. الكساد التجاري والحزن الذي يغلف الحوانيت المفتوحة .
- زوار من كل الأجناس والأديان يتوافدون على البلدة القديمة ، اليهود يمرون في الشوارع ويديرون الحوانيت لكي يتظاهروا بأى، القدس لهم وليس لغيرهم ، العرب يعيشون فيها من باب التحدي لكن صمودهم يقترب من نهايته ، هذه الفسيفساء البشرية المتواجدة في المدينة تدار وفق برنامج رسمه لهم مخططون كبار في إسرائيل ، يجنب

البلدة القديمة الاستفادة من قطاع السياحة ، النتيجة تدهور الوضع الإقتصادي للبلدة القديمة ، بالإضافة إلى الضرائب التي تكمل الخناق على سكانها وتجارها ، ضريبة الدخل ، التأمين الوطني ، القيمة المضافة ، الأرئونا ( ضريبة البلدية ) ، ففي الأوقات التي يمر بها قطاع السياحة بالركود تقوم السلطات بإعفاء اليهود العاملين في هذا القطاع من الضرائب لا يعفى الفلسطينين منها ، بالإضافة للكمرات الأمنية التي تراقب كل مكان وتفضي على خصوصيته وتتقل ببيت مباشر تحركات السكان والتجار والمتسوقين ببيت مباشر إلى مراكز الشرطة ، ومقابل كل هذه الضغوطات والهجمات الضريبية والكساد التجاري ، والمراقبة المنية ، واليأس الذي يزرعه في نفوس التجار ، تجد الجمعيات الاستيطانية اليهودية تعرض على هؤلاء التجار المبالغ الهائلة من أجل شراء بيوتهم وحوانيتهم ، والمعنى في تفرغ البلدة القديمة من سكانها العرب وإحلال يهود من كل بقاع العالم مكانهم .